Transports Canada Transport Canada

TP 14816

LES TRANSPORTS AU CANADA 2012

Un Survol

Canada

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Canada, 2013
Numéro de Cat. T1-21/2012F-PDF
ISSN 1920-0854
Également disponible en anglais sous le titre « Transportation in Canada 2012 »

Table des matières

Introduction III

Transports et économie 1

Dépenses et recettes gouvernementales en transport 4

Transport aérien 8

Transport maritime 13

Transport ferroviaire 17

Transport routier 22

Transport des marchandises dangereuses 27

Portes d'entrée, corridors et transports multimodaux 28

Minister of Transport | Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

Son Excellence, le très honorable David Johnston, c.c., C.M.M., C.O.M., C.D.
Gouverneur général et commandant en chef du Canada
Résidence du gouverneur général
1, promenade Sussex
Ottawa (Ontario) KIA 0A1

Excellence,

C'est avec grand plaisir que je présente *Les transports au Canada 2012*, le rapport annuel sur la situation des transports au Canada. Il s'agit du sixième rapport produit conformément aux exigences de l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada* de 2007.

Le présent rapport, fondé sur l'information et les données les plus récentes, permet de mieux comprendre les difficultés et les possibilités devant lesquelles se trouvent le réseau de transport du Canada et ses intervenants. Il donne une vue d'ensemble des événements marquants, des enjeux actuels ou à venir et des efforts déployés pour assurer le maintien d'un réseau de transport efficace, sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement. Le rapport comprend aussi un volumineux addenda de statistiques, de figures, de graphiques et de cartes géographiques.

En 2012, le réseau de transport du Canada a continué de se rétablir après les difficultés économiques qui ont surgi en 2008. L'activité, qu'elle soit mesurée en nombre passagers ou en tonnes de marchandises, a généralement progressé, tandis que les taux·d'accidents sont restes stables ou ont diminue dans l'ensemble du réseau. Je vous souhaite donc bonne lecture.

J'espère que ce rapport vous sera utile et à tous ceux et celles qui on un intérêt à continuer de bâtir un réseau de transport au Canada qui est sécuritaire, sure, efficace et respectueux de l'environnement.

Veuillez agréer, Excellence, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée Ministre des Transports

Introduction

Les transports au Canada est la publication phare économique et statistique de Transports Canada. Ce rapport permet au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités de s'acquitter de son obligation de présenter annuellement un compte rendu au Parlement sur la situation des transports au Canada, comme le prescrit l'article 52 de la ***Loi sur les transports au Canada***, qui se lit comme suit :

Rapport du ministre

52. (1) Chaque année, avant la fin du mois de mai, le ministre établit, en utilisant les meilleures informations connues, un rapport qu'il dépose devant chaque chambre du Parlement et qui résume la situation des transports au Canada.

Rapport du ministre

(2) Tous les cinq ans, le ministre présente un rapport approfondi de la situation des transports au Canada qui traite notamment :

a) du rendement économique des modes de transport et de leur contribution à l'économie canadienne;

b) de la mesure dans laquelle les fonds publics ont servi à mettre des ressources, des installations et des services à la disposition des transporteurs et des modes de transport;

c) de la mesure dans laquelle les transporteurs et les modes de transport ont été indemnisés, directement ou indirectement, du coût des ressources, installations et services qu'ils sont tenus de mettre à la disposition du public;

c.1) des perspectives à long terme et des tendances dans le domaine des transports au Canada;

d) de toute autre question de transport que le ministre estime indiquée.

Les transports au Canada 2012 est la 21e édition du rapport, et la 6e édition depuis l'entrée en vigueur, en 2007, des modifications à l'article 52 de la Loi. Il comporte un survol et un addenda statistique. Le survol énumère des événements saillants dans le secteur des transports en 2012 et comprend les plus récentes statistiques clés. L'addenda statistique compte plus de 270 tableaux, graphiques, illustrations et cartes étayant et enrichissant le survol. L'addenda statistique fournit les données les plus récentes possible et, le cas échéant, des données datant des derniers dix ans. Il contient de l'information pertinente et détaillée sur plusieurs domaines, notamment l'emploi, le commerce et le tourisme, la consommation d'énergie, et les statistiques par mode sur les accidents et les incidents. Les tableaux et illustrations de l'addenda traitent de l'infrastructure des transports, de la structure de l'industrie, des niveaux d'activité et du rendement, sujets qui brossent un portrait d'ensemble intégral, exhaustif et informatif.

Le survol de la situation des transports au Canada en 2012 présente quelques faits saillants de l'année pour chaque mode de transport (aérien, maritime, ferroviaire et routier) et les examine sous cinq angles différents : les dépenses et les revenus du gouvernement, le marché et l'infrastructure, l'environnement, la sûreté et la sécurité, ainsi que les considérations macroéconomiques sous-tendant la demande de transport de passagers et de marchandises au Canada. Ces faits saillants ne constituent pas une tentative de résumer tous les événements du domaine des transports au Canada en 2012, mais ils visent à présenter au lecteur un aperçu général de la situation actuelle du réseau de transport du Canada. Les lecteurs qui souhaitent se renseigner davantage peuvent consulter l'addenda statistique, une des sources les plus complètes de données sur les transports au Canada. De plus, les lecteurs pourront consulter l'édition 2011 du rapport, un document complet offrant une analyse plus approfondie de sujets toujours pertinents sur le réseau de transport actuel.

La circulation des personnes et des marchandises est la pierre angulaire de notre monde moderne et interconnecté. Les Canadiens s'attendent à pouvoir se déplacer et envoyer des marchandises à l'échelle locale, nationale et internationale de façon efficace, propre, sûre et sécuritaire. Le réseau de transport du Canada rend cela possible en permettant aux gens d'être connectés et aux marchandises d'atteindre des marchés nonobstant de vastes territoires souvent difficiles d'accès. Les méthodes et réseaux de transport du Canada évoluent constamment pour relever de nouveaux défis, reflétant une société en constante évolution qui s'adapte à une démographie changeante, à de nouveaux moyens d'acheter des biens, et à l'émergence de nouveaux marchés où l'on peut vendre des biens.

Dans ce contexte, un environnement économique en mutation module la demande en fonction des besoins de transport de chaque région et de chaque partenaire commercial. Au fur et à mesure que l'offre de services de transport s'adapte à cet environnement, elle crée des occasions permettant au Canada d'explorer de nouveaux marchés, de mieux desservir ses marchés intérieurs et d'atténuer les répercussions de la géographie sur la circulation des gens et des biens.

Le survol et l'addenda statistique présentés dans ce document sont basés sur une grande variété de sources externes. Malgré le plus grand soin employé pour fournir une information exacte, Transports Canada ne peut pas toujours en garantir son exactitude, car des sources d'information diverses et disparates servent souvent à valider les données. Pour plus de clarté, des notes de bas de page servent à indiquer des situations où la validation des données peut poser problème. D'autre part, les contraintes relatives aux délais prévus par la loi pour la production de ce rapport signifient que certains problèmes n'ont pas été réglés si la validité des données n'était pas confirmée; des estimations servent donc à pallier les limites des données dans des cas exceptionnels seulement. Enfin, ce rapport ne vise pas à présenter une approche prospective du réseau de transport du Canada; nous encourageons les lecteurs à faire preuve de prudence.

Les transports au Canada 2012 et les éditions précédentes sont disponibles gratuitement à l'adresse suivante : Transports Canada Publications en ligne (http://www.tc.gc.ca/fra/politique/anre-menu.htm)

- L'élan économique du Canada a ralenti en 2012. le produit intérieur brut (PIB) réel aura crû d'un modeste 1,8 pour cent pour l'année. En 2012, la consommation des ménages a été limitée par les niveaux d'endettement élevés, les exigences d'emprunt plus rigoureuses et une accalmie du marché du logement. Malgré des taux d'intérêt réels faibles ou négatifs, les investissements des entreprises ont été limités par l'incertitude économique et une demande insuffisante, notamment dans les marchés d'exportation. Par ailleurs, la croissance du PIB a été freinée par les réductions des dépenses gouvernementales et la fin des mesures de stimulation à court terme adoptées à la fin de la crise économique de 2008-2009.
- Les exportations ont légèrement augmenté de 1,6 pour cent sur le plan de la valeur après deux ans de croissance supérieure à 10 pour cent. Près des trois quarts de la totalité des exportations canadiennes ont été dirigées vers les États-Unis, soit une légère augmentation par rapport à 2011. La Chine a aussi affiché un recul des taux de croissance, mais les exportations canadiennes vers cette destination ont continué de croître de près de 15 pour cent. Les exportations de bitume, de véhicules et pièces automobiles, de blé et de canola ont connu une croissance interannuelle particulièrement robuste au cours des dernières années. Les exportations de gaz naturel ont chuté à cause des goulots d'étranglement des pipelines, tandis que les exportations en dollars de charbon, de nickel et d'aluminium ont diminué à cause des bas prix des produits de base et de la faible demande.Les exportations vers l'Union européenne (UE) auraient pour leur part diminué de 4 pour cent, cette zone du globe connaissant une double récession.
- La valeur des importations a légèrement augmenté de 3,5 pour cent en 2012 à la suite des augmentations interannuelles consécutives de plus de 10 pour cent. Les moteurs et pièces automobiles ainsi que les camions tracteurs ont affiché des gains importants de près de 15 pour cent. Le gaz naturel et les produits pétroliers ont chuté de plus de 20 pour cent. En ce qui concerne les partenaires commerciaux, les importations des États-Unis ont augmenté de 5,6 pour cent (pour remonter à une part de 50 pour cent de la valeur des importations), les importations de l'Union européenne ont diminué de 3,0 pour cent, surtout à cause de la dévalorisation de l'euro, et les importations de la Chine ont augmenté de 5,2 pour cent. La valeur des importations de l'Iraq, c'est-à-dire le pétrole en majeure partie, a augmenté de 62 pour cent; la valeur de ces importations s'est ainsi hissée au 13e rang pour 2012 et au 3e rang des sources étrangères de pétrole.
- Les termes de l'échange du Canada (le rapport entre les prix des exportations et le prix des importations) ont chuté de 1,2 pour cent en 2012.
- Les taux de change étaient assez stables en 2012 : le dollar américain était presque à parité avec le dollar canadien en 2012 (0,9996 USD pour 1 CAD), une légère hausse depuis 2011 (0,9891 USD pour 1 CAD). Les taux de change ont oscillé approximativement entre 0,98 USD et 1,03 USD pour 1 CAD en 2012. La valeur moyenne de l'euro était de 1,2850 € pour 1 CAD en 2012, soit une baisse par rapport à 1,3767 € pour 1 CAD l'année précédente. Une livre sterling valait 1,5840 CAD en moyenne, reflétant un changement minime depuis 2011. Les taux de change du renminbi chinois et du yen japonais par rapport au dollar canadien ont peu changé eux aussi, en moyenne, par rapport à ceux de 2011.
- Le taux directeur de la Banque du Canada est demeuré à 1,25 pour cent en 2012, tandis que le taux commercial de base n'a pas dévié de 3,0 pour cent. Le rendement moyen des obligations étalons du gouvernement du Canada à 10 ans s'élevait à 1,85 pour cent pour l'année, et a très peu varié.
- Les bénéfices d'exploitation des sociétés de l'ensemble des secteurs sont demeurés constants en réponse à de forts gains à la fin de la récession de 2008-2009. Les bénéfices d'exploitation du secteur des transports et de l'entreposage ont connu une hausse de 11,2 pour cent.
- En 2012, le secteur de la construction, notamment la construction de bâtiments résidentiels, et le secteur de la fabrication, particulièrement le matériel de transport, ont majoritairement contribué à la hausse de la production de biens.
- Les données sur le PIB par industrie ont révélé une forte croissance dans le secteur de la construction (notamment la construction de bâtiments résidentiels), soit une augmentation de 4,0 pour cent à valeur ajoutée pour l'année. Le secteur de la fabrication a été marqué par une baisse de 3,3 pour cent du PIB.

Le secteur des transports a suivi le rythme des secteurs maritime (hausse de 4,5 pour cent), ferroviaire (hausse de 3,9 pour cent) et aérien (hausse de 3,8 pour cent). Le transport routier a affiché une croissance plus modeste de 0,9 pour cent.

- Les investissements en immobilisations, notamment les bâtiments, l'infrastructure, et les machines et l'équipement, ont augmenté fortement dans le secteur des transports, notamment pour le transport en commun, les pipelines et l'aviation. D'après les estimations préliminaires, les investissements en capital en 2012 étaient de 5,2 milliards de dollars pour le transport en commun, de 3,6 milliards de dollars pour les pipelines et de 2,2 milliards de dollars pour l'industrie aérienne.
- La création d'emplois au Canada a suivi la croissance de la population en âge de travailler et le taux d'emploi s'est maintenu à 61,8 pour cent en 2012, soit environ le même taux observé depuis quatre ans. La croissance de l'emploi dans le secteur des transports et de l'entreposage était de moins d'un pour cent. Le nombre de travailleurs indépendants est resté inchangé, le nombre de travailleurs salariés a légèrement augmenté, les heures de travail sont demeurées stables et les salaires ont légèrement augmenté de 0,8 pour cent.
- Un nouveau sondage de Statistique Canada sur les postes vacants indique que le taux de postes vacants est demeuré stable à environ deux pour cent dans le secteur des transports et de l'entreposage en 2012. Il y avait environ 2,5 chômeurs pour chaque poste vacant dans ce secteur, soit la moitié du rapport entre les chômeurs et les postes vacants à l'échelle de l'économie.
- L'emploi dans le transport en 2012 a atteint 894 233, une augmentation de 2,2 pourcent comparé à 2011. Le secteur du camionnage employait le plus de personnes, soit 175 785, en hausse de 2,9 pour cent depuis 2011. Le niveaux d'emploi dans le secteur des transports dépasse maintenant son niveau d'avant la crise économique.
- Tous les modes de transport pour lesquels des données existent ont affiché des gains en productivité en 2011 (l'année la plus récente pour laquelle les données sont disponibles). Le transport ferroviaire de marchandises a augmenté de 6,6 pour cent en productivité multifactorielle en 2011, tandis que la productivité multifactorielle du transport aérien a augmenté de 4,8 pour cent. La productivité du secteur du transport en commun a augmenté de 2,7 pour cent. (Les mesures de la productivité multifactorielle permettent de suivre les changements relatifs entre les extrants et l'ajout d'intrants additionels, tel que : la main-d'œuvre, les véhicules, la machinerie et l'équipement, et les technologies de l'information et des communications [TIC].
- L'Indice des prix des matières brutes de Statistique Canada a chuté d'une moyenne de 6,3 pour cent en 2012, tandis que l'Indice des prix des produits industriels a augmenté d'un modeste 0,5 pour cent. Dans cette dernière catégorie, la composante des véhicules automobiles et autre matériel de transport a augmenté à un taux de 1,0 pour cent.
- L'Indice des prix à la consommation (IPC) d'ensemble a augmenté de 1,5 pour cent durant l'année. L'indice de référence, qui exclut la nourriture, le combustible et les impôts indirects, a augmenté de 1,2 pour cent. À une moyenne de 2,0 pour cent, l'inflation de la composante du transport des consommateurs était plus importante que l'IPC d'ensemble. Dans les sous-catégories du transport de l'IPC, le transport du navetteur et les prix de l'essence ont affiché la plus grande croissance (2,5 pour cent pour les deux).
- En 2012, les prix de détail de l'essence et du diesel au secteur routier ont augmenté de 2,9 pour cent et de 0,7 pour cent respectivement, tels que mesurés par un indice pondéré en fonction du volume de M.J. Ervin and Associates. Les changements moyens des prix pour l'essence sans plomb ont été nuls à Victoria (C.-B.) et ont augmenté de 5,1 pour cent à Québec. Les prix du diesel ont grimpé de 8,6 pour cent à Yellowknife, mais le reste du pays a connu des fluctuations moyennes de prix plus modérées allant d'une augmentation de 4,8 pour cent à Québec à une baisse de 1,1 pour cent à Toronto.
- Le prix du carburéacteur a augmenté de 2,6 pour cent, le prix du combustible de soute, de 9,5 pour cent et le prix du diesel dans le secteur ferroviaire, de 3,7 pour cent.
- Dans les marchés mondiaux du pétrole, l'attention était rivée sur l'écart des prix étalons du pétrole entre le Brent et le West Texas Intermediate (WTI). Le Brent a affiché une petite augmentation de prix (1,9 pour cent) par rapport à 2011, tandis que le WTI est demeuré stable (0,2 pour cent). Les exportations canadiennes de pétrole brut ont affiché un écart encore plus grand, car le prix étalon moyen du pétrole brut lourd canadien a chuté de 6,4 pour cent, et le prix moyen du cours canadien, de 8,9 pour cent, en 2012. On a attribué les

écarts grandissants entre les prix à l'augmentation de l'approvisionnement national aux États-Unis et aux goulots d'étranglement des pipelines pour les exportations canadiennes.

- En réponse à une capacité limitée dans les pipelines, les livraisons de pétrole et de gaz par wagon-citerne ont augmenté de 30,6 pour cent en 2012 pour atteindre 20,8 millions de tonnes. Ceci représente une augmentation de 58 pour cent par rapport à 2009.
- Les estimations les plus récentes de la consommation d'énergie (2011) démontrent une utilisation de l'énergie pour les transports (à l'exception des pipelines) accrue de 1,1 pour cent. Le secteur aérien a utilisé 1,7 pour cent moins d'énergie par rapport à l'année précédente, tandis que les secteurs ferroviaire et routier ont utilisé 1,9 pour cent et 2,4 pour cent plus d'énergie, respectivement. La consommation d'énergie par les pipelines a diminué de 0,8 pour cent. Les transports routiers sont les plus grands consommateurs d'énergie; ils représentent environ 85 pour cent de l'utilisation totale d'énergie du secteur des transports.

Dépenses et recettes gouvernementales en transport

Recettes et dépenses globales

- Les dépenses en transport de l'exercice financier de 2011-2012 totalisent 19 milliards de dollars pour les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Par rapport à 2010-2011, les dépenses globales ont diminué de 14,7 pour cent.
- Pour cet exercice financier, les revenus perçus des utilisateurs de services de transport (incluant la taxe sur l'essence, les permis et les immatriculations) ont totalisé 16,9 milliards de dollars pour les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Ce montant représentait une augmentation de 3,3 pour cent par rapport à l'année précédente. Les revenus provenant de la taxe sur l'essence ont augmenté de 4,5 pour cent, ce qui représente 13,7 milliards de dollars. Les autres revenus recueillis par le gouvernement fédéral ont augmenté de 7,7 pour cent. La totalité des frais de permis et d'immatriculation liés au transport à l'échelle nationale qui ont été perçus par les provinces et territoires a augmenté de 5,2 pour cent, ce qui représente 2,2 milliards de dollars.
- Si on tient compte des transferts aux provinces et aux territoires, le gouvernement fédéral a dépensé 2,8 milliards de dollars dans le secteur des transports, soit une augmentation de 1,9 pour cent par rapport à l'année précédente.
- Les dépenses provinciales ont diminué de 4,1 pour cent, soit 0,7 milliards de dollars. Les dépenses en capital pour l'acquisition d'immobilisations et les améliorations représentaient 56 pour cent des dépenses provinciales, tandis que les transferts à l'échelle locale représentaient 17 pour cent du total.
- Le financement aux municipalités et aux administrations locales a augmenté de 92 millions de dollars de la part des provinces en transport et de 2,2 milliards de dollars de la part du gouvernement fédéral provenant du retour de la taxe d'accise sur le carburant.
- En 2011-2012, Transports Canada représentait 56 pour cent des dépenses fédérales de fonctionnement et de programmes et la Garde côtière canadienne représentait une part de 27 pour cent. Les dépenses fédérales de fonctionnement et de programmes en transport ont diminué de 10 pour cent, soit 143,7 millions de dollars.
- Le financement fédéral était réparti entre les projets de transport en commun (15 pour cent), le réseau routier (35 pour cent), le réseau ferroviaire (25 pour cent) et le réseau maritime (15 pour cent).
- L'ensemble des dépenses provinciales et territoriales était principalement consacré au réseau routier (78 pour cent), suivi du transport en commun et du transport maritime (16 et 2 pour cent respecitivement).
- Les recettes du transport en commun urbain ont augmenté de 5,5 pour cent en 2012, mais le nombre d'utilisateurs n'a augmenté que de 2,5 pour cent. L'écart entre ces deux mesures de croissance persiste et augmente depuis les dix dernières années.
- Le gouvernement fédéral a recueilli 5,0 milliards de dollars à l'aide de la taxe sur l'essence; 4,9 milliards de dollars de ce montant provenaient des utilisateurs du réseau routier. Les gouvernements provinciaux ont recueilli 8,6 milliards de dollars à l'aide de la taxe sur l'essence et des taxes de vente sur l'essence.

Transport aérien

- En 2012-2013, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires a financé 45 projets liés à la sécurité dans 29 aéroports pour un coût estimé à plus de 31,4 millions de dollars. On peut citer quelques exemples de projets tels que la réfection de la piste d'aéroport à Churchill Falls (9,5 millions de dollars), la remise en état des systèmes électriques côté piste à Sault-Sainte-Marie (592 500 $) et une nouvelle souffleuse à neige à Lethbridge (410 600 $).
- Le plan fédéral Chantiers Canada et la province de Terre-Neuve-et-Labrador ont chacun fourni 3,3 millions de dollars pour la réfection et la remise en état de la piste 03/21 de 3,2 km de l'aéroport international de Gander. Le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF) du gouvernement fédéral et la province de l'Île-du-Prince-Édouard ont chacun consacré 1,2 million de dollars à l'expansion de 3,8 millions de

dollars de l'aérogare passagers à l'aéroport de Charlottetown achevée en décembre 2012. L'administration aéroportuaire a contribué le reste des fonds ainsi que 3,2 millions de dollars pour la modernisation de l'aérogare.

- En 2011-2012, les recettes des 17 aéroports et de l'hydroaérodrome de Transports Canada étaient de 12,2 millions de dollars. Les dépenses totales (exploitation et immobilisations) pour ces aérodromes atteignaient 47,4 millions de dollars.
- Le gouvernement territorial du Nunavut investit 300 millions de dollars dans le projet d'amélioration de l'aéroport d'Iqaluit pour construire une nouvelle aérogare, agrandir l'aire de trafic existante, remettre la piste en état et installer un nouveau système d'éclairage. En décembre 2012, trois firmes soumissionnaires ont été choisies pour participer à une demande de propositions.
- Le gouvernement territorial du Yukon investit 7,4 millions de dollars sur deux ans pour relier les services d'eau et d'égout à la zone commerciale du sud de l'aéroport international Erik Nielsen de Whitehorse.
- Les loyers payés au gouvernement fédéral par les administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports (RNA) devraient atteindre 282,6 millions de dollars en 2011, soit une augmentation de 11 pour cent depuis 2010.
- En 2011-2012, le gouvernement fédéral a recueilli 631 millions de dollars à l'aide du Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA). Pendant la même période, les dépenses de l'Administration canadienne de sûreté sur le transport aérien (ACSTA) ont atteint 515 millions de dollars. Les recettes du DSPTA sont aussi utilisées pour financer les activités de réglementation et de surveillance de Transports Canada et la présence d'agents de la Gendarmerie royale du Canada sur certains vols.

Transport maritime

- Le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF) investit 85,6 millions de dollars entre 2012 et 2014 pour la construction d'un chemin de fer et d'une gare intermodale au port de Saguenay (15 millions de dollars), la construction d'un quai multi-usagers au port de Sept-Îles (55 millions de dollars) et l'optimisation des aires de manutention des conteneurs ainsi que la mise à jour de logiciels au port de Montréal (15,6 millions de dollars). Le FPEPF a aussi investi 54 millions de dollars pour moderniser le terminal Richmond et agrandir le terminal South End du port de Halifax, et 4,5 millions de dollars pour la nouvelle gare maritime Jubilé de diamant au port de Saint John.
- En 2011-2012, Transports Canada a dépensé 26,3 millions de dollars pour le Programme de contributions pour les services de traversier, qui soutient les exploitants privés de trois services de traversier interprovincial dans l'est du Canada; cette contribution devrait augmenter à 32,2 millions de dollars en 2012-2013. De plus, le Ministère a versé 27,5 millions de dollars au gouvernement de la Colombie-Britannique pour les services de traversier offerts par BC Ferries en 2012-2013.
- Le budget de 2012 offrait un financement sur deux ans pour le Programme de cession des ports de Transports Canada. Le Ministère a reçu 21 millions de dollars sur deux ans pour céder des ports et 6,3 millions de dollars pour exploiter et entretenir les ports non cédés. En 2011-2012, six ports ont été cédés; les contributions pour appuyer ces cessions étaient de 27,9 millions de dollars.
- Transports Canada a dépensé 12,3 millions de dollars pour exploiter ses 61 ports en 2011-2012 et a investi 11,6 millions de dollars dans des projets d'immobilisations. Le Ministère a réalisé des recettes d'environ 10,4 millions de dollars. En 2012-2013, le Ministère envisage de dépenser 12,6 millions de dollars pour exploiter les ports et 6,9 millions de dollars pour des projets d'immobilisations, en plus de réaliser des recettes d'environ 9,3 millions de dollars.
- Transports Canada a lancé le Programme d'alimentation à quai pour les ports (PAQP) afin de réduire les émissions dans le secteur des transports canadiens et d'améliorer la qualité de l'air. Le PAQP a reçu 27,2 millions de dollars sur cinq ans et offre un financement à coûts partagés pour favoriser le déploiement de la technologie d'alimentation à quai des navires dans les ports canadiens. Cette technologie permettra aux bateaux d'être alimentés par le réseau électrique local au lieu d'utiliser leurs propres moteurs diesel auxiliaires, ce qui réduira l'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

- La Garde côtière canadienne a attribué un contrat de 6 millions de dollars à Seaway Marine de St. Catharines pour la réparation du brise-glace *NGCC Amundsen*. Elle a aussi attribué un contrat de 9,5 millions de dollars à STX Canada Marine pour la conception du prochain navire amiral de la Garde côtière canadienne, le brise-glace polaire *NGCC John G. Diefenbaker*, dont la construction sera prise en charge par la société Vancouver Shipyards Co. Ltd. Ce projet fait partie de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale de 2010.

Transport ferroviaire

- Transports Canada a affecté près de 13 millions de dollars au Programme d'amélioration des passages à niveau en 2012 pour améliorer 61 passages à niveau et remplacer les ampoules à DEL de 749 autres passages à niveau à l'échelle du pays.
- Le gouvernement fédéral a investi 3,4 millions de dollars et VIA Rail, 2 millions de dollars, pour construire une nouvelle gare améliorée à Windsor. La gare est entièrement accessible et peut accueillir 300 passagers.
- Dans la région du Lower Mainland, en Colombie-Britannique, la construction de la nouvelle ligne Evergreen de 11 km de SkyTrain a débuté. Elle reliera Coquitlam à Vancouver, en passant par Port Moody et Burnaby. Le gouvernement fédéral alloue à ce projet 417 millions de dollars du Fonds Chantiers Canada et de la Fiducie d'investissement pour les transports en commun. La Colombie-Britannique alloue 583 millions de dollars et Translink, 400 millions de dollars. Les travaux devraient être menés à terme en 2017.
- La construction de tunnels dans le cadre du projet de prolongement de la ligne de métro Toronto-York Spadina, qui prolongera le réseau du métro de Toronto jusqu'à la région de York, est en cours. Le service dans la nouvelle partie du réseau devrait débuter à l'automne 2016. La contribution fédérale à ce projet par l'entremise du Fonds Chantiers Canada est de 697 millions de dollars, celle de l'Ontario de 870 millions de dollars, celle de Toronto de 526 millions de dollars et celle de York de 352 millions de dollars.

Transport routier

- Le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF), une composante du Plan Chantiers Canada (PCC), a investi 250,8 millions de dollars pendant l'exercice financier 2012-2013 pour appuyer des projets d'amélioration de l'infrastructure à des endroits clés, comme les principaux passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis.
- Les projets routiers majeurs financés par le PCC et exécutés en 2012 incluent la première phase du projet de l'autoroute 104 en Nouvelle-Écosse (25 millions de dollars), l'échangeur de la promenade Cameron Heights sur le boulevard périphérique au sud-ouest d'Edmonton (12,5 millions de dollars) et l'amélioration de la route 10 au nord de Brandon, Manitoba (3,8 millions de dollars).
- Plusieurs projets routiers majeurs ont été réalisés en partenariat avec le gouvernement du Québec, notamment l'autoroute 30, l'autoroute 50 et l'autoroute 175. Ces projets représentent un investissement fédéral total d'un milliard de dollars du PCC et du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, et de plus de 2 milliards de dollars de la province. Au Nouveau-Brunswick, le projet de porte d'entrée de la Route 1 a été achevé à l'automne 2012; ce projet a reçu un financement de 210 millions de dollars du gouvernement fédéral et de 370 millions de dollars du gouvernement provincial.
- À l'échelle nationale, les gouvernements provinciaux continuent d'investir d'importantes sommes pour entretenir leurs réseaux routiers. Ces investissements atteignent 3,4 milliards de dollars au Québec, 2,4 milliards de dollars en Ontario, 960 millions de dollars en Colombie-Britannique, 582 millions de dollars en Saskatchewan, et 363 millions de dollars en Nouvelle-Écosse.
- Le programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules annoncé en mai 2012 s'étalera sur cinq ans. Ce programme de 38 millions de dollars vise à procéder à des essais approfondis sur la sécurité, l'environnement et la performance de nouvelles technologies avancées pour les automobiles et les poids lourds. Le gouvernement fédéral se servira de ces résultats pour élaborer des règlements et lignes directrices environnementaux applicables aux véhicules, en plus d'établir des codes et normes non réglementaires pour appuyer l'intégration de ces nouvelles technologies automobiles.

- Le gouvernement fédéral a consacré près de 2,5 millions de dollars pendant l'exercice financier 2012-2013 à un éventail de stratégies de planification et d'investissements en technologies : architectures de systèmes de transport intelligents régionaux et lignes directrices sur les pratiques exemplaires d'investissements en technologie, déploiement de systèmes de mesure du temps d'attente dans les régions frontalières pour les véhicules commerciaux sur l'autoroute 15 en Colombie-Britannique et mises à jour d'applications technologiques critiques tels les systèmes de pesage routier dynamique pour faciliter la circulation des véhicules commerciaux et les postes de capteurs environnementaux pour améliorer l'entretien des routes en hiver.
- Le gouvernement du Yukon a investi plus de 36 millions de dollars dans des projets routiers majeurs, dont 15 millions de dollars pour la route de Haines et le tronçon nord de la route de l'Alaska, et 8,8 millions de dollars pour la reconstruction et le resurfaçage de 180 kilomètres de l'autoroute Campbell.
- Le gouvernement du Québec a annoncé dans son discours du budget de 2013-2014 que les investissements en capital sur l'infrastructure, incluant les transports, seront limités à 9,5 milliards de dollars par année, en moyenne, sur les cinq prochaines années.

Autre

- Le Centre de développement des transports (CDT) de Transports Canada mène des activités multimodales de R. et D. en technologies stratégiques pour encourager l'innovation en transport en collaboration avec des partenaires de l'industrie du transport. En 2012, le CDT a investi 6 millions de dollars dans ses activités de R. et D., montant assorti d'un investissement équivalent de la part de ses partenaires.
- En 2012-2013, Transports Canada a consacré 9,5 millions de dollars de ses fonds ministériels à l'exécution de 19 projets d'assainissement dans le cadre du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux (PASCF), de quatre évaluations environnementales de sites et de huit projets d'assainissement dans des aéroports et des ports.

Transport aérien

Cadre économique et infrastructure

- Le trafic de passagers dans les aéroports canadiens a augmenté de 4,8 pour cent en 2012, pour atteindre 118,5 millions de passagers embarqués et débarqués. Le trafic intérieur, le trafic entre le Canada et les États-Unis, et le trafic international ont augmenté de 5,3 pour cent, 4,2 pour cent et 3,7 pour cent, respectivement, par rapport à 2011. Air Canada (y compris sa ligne d'apport régionale, Air Canada Express) et WestJet ont transporté 34,9 millions et 17,4 millions de passagers, respectivement.
- Le trafic de marchandises dans les aéroports canadiens était de 1,1 million de tonnes (Mt) en 2012, soit une augmentation de 1,9 pour cent depuis 2011. Le trafic intérieur a augmenté de 0,7 pour cent en 2012, tandis que le trafic Canada–États-Unis et le trafic international ont diminué de 2,4 pour cent et 2,9 pour cent, respectivement. La valeur du fret aérien international au Canada a chuté de 1,9 pour cent depuis 2011 pour atteindre 108 milliards de dollars en 2012.
- Le nombre de décollages et d'atterrissages rapportés aux aéroports canadiens s'est élevé à 6,5 millions en 2012, soit une augmentation de 3,6 pour cent par rapport aux 6,2 millions de mouvements enregistrés en 2011. Les mouvements itinérants ont augmenté de 6,1 pour cent en 2012 par rapport à 2011, tandis que les mouvements locaux ont diminué de 3,3 pour cent. Les mouvements itinérants des transporteurs commerciaux ont augmenté de 0,3 pour cent pour atteindre 3,9 millions, et les mouvements de l'aviation générale ont diminué de 1,4 pour cent pour atteindre 2,5 millions.
- En 2011, les revenus des administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports (RNA) ont atteint 2,9 milliards de dollars, soit une augmentation de 5,3 pour cent depuis 2010. Les administrations aéroportuaires de Toronto, Montréal, Vancouver et Calgary représentaient 78 pour cent de ces recettes; 40 pour cent de ces recettes provenaient d'activités aéronautiques, 27 pour cent d'activités non aéronautiques et 30 pour cent de redevances d'installation passagers.
- Les revenus tirés des frais d'améliorations aéroportuaires étaient de 857,7 millions de dollars en 2011, soit une augmentation de 45,9 millions de dollars ou de 5,7 pour cent depuis 2010. Les dépenses d'exploitation des aéroports sont demeurées stables par rapport à 2010, soit 1,1 milliard de dollars, même si les frais d'intérêt ont augmenté de 4 pour cent pour atteindre 676 millions de dollars. Le revenu net global de toutes les administrations aéroportuaires a diminué de 31 pour cent pour atteindre 137 millions de dollars en 2011. Les dépenses en capital des administrations aéroportuaires du RNA totalisaient 600 millions de dollars en 2011, soit une augmentation de 7 pour cent par rapport à 2010.
- L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et American Express ont conclu un partenariat qui permettra aux titulaires d'une carte American Express de profiter gratuitement d'un contrôle de sécurité accéléré, d'un service voiturier, de l'accès à Internet et d'une file d'attente réservée pour la cueillette par taxi et limousine.
- L'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa a repavé les 2 538 m de la piste d'atterrissage 07/25 à l'été 2012. Ce projet de 14 millions de dollars a permis de réaliser le premier revêtement de cette piste d'atterrissage depuis 1994.
- L'administration aéroportuaire de Winnipeg a remporté le Prix d'accessibilité de Winnipeg pour la conception de sa nouvelle aérogare, inaugurée en octobre 2011. Le prix a reconnu l'importance de la conception universelle pour l'accessibilité dans la planification du nouvel édifice.
- Les profits d'Air Canada en 2012 étaient de 131 millions de dollars sur des revenus de 12,1 milliards de dollars, tandis que WestJet a réalisé des profits de 242,4 millions de dollars sur des revenus de 3,4 milliards de dollars. Les revenus d'Air Canada ont augmenté de 4,4 pour cent par rapport à 2011, tandis que ceux de WestJet ont augmenté de 11,6 pour cent.
- Air Canada a annoncé la création d'une nouvelle société filiale économique, *rouge*, qui desservira les destinations de loisirs dans les Caraïbes et en Europe. *rouge* devrait débuter ses activités le 1er juillet 2013 avec 200 employés et une flotte de deux Boeing B767-300ER et deux Airbus A319, présentement exploités par Air Canada; la flotte pourrait compter jusqu'à 20 B767 et 30 A319 à terme. Air Canada a aussi annoncé

l'achat de deux Boeing B777-300ER, qui élargiront sa flotte de B777 à 20 aéronefs, et le transfert de ses 15 Embraer E175 à Sky Regional, un des exploitants de la bannière d'Air Canada Express. Enfin, Jazz, un autre exploitant d'Air Canada Express, a converti six options en commandes fermes d'aéronefs Bombardier Q400.

- WestJet a annoncé la création d'un nouveau transporteur régional basé à Calgary, Encore, pour lequel la compagnie a commandé 20 nouveaux Q400, avec l'option de commander 25 autres aéronefs. Les activités d'Encore devraient débuter dans la deuxième moitié de 2013. De plus, WestJet a modifié les cabines de ses Boeing B-737 pour faire place à une classe économique de catégorie supérieure et a pris possession de son centième B-737 Next Generation (prochaine génération).
- Cargojet a déménagé dans de nouvelles installations de 800 m^2, qui font partie de la cité de fret de 4 700 m^2 à l'aéroport international d'Edmonton. Ces installations comportent un espace d'entreposage, des quais à camions et l'accès à un tablier dédié au fret aérien.
- Plusieurs nouveaux itinéraires ont été lancés en 2012 par des transporteurs canadiens. Air Canada a commencé à desservir New York (Kennedy) à partir de Toronto, Goose Bay à partir de Deer Lake et Liberia (Costa Rica) à partir de Montréal et Toronto. WestJet a commencé à desservir Whitehorse à partir de Vancouver, Chicago à partir de Vancouver et Calgary, Cancun à partir de Thunder Bay, et 12 destinations soleil saisonnières ainsi que New York (La Guardia) à partir de Toronto. Porter Airlines a lancé des vols vers Timmins et Washington (Dulles) à partir de Toronto (Billy Bishop). Cargojet a démarré un service de transport de marchandises entre Hamilton, Halifax, Bruxelles et Cologne. Entre-temps, Air Canada a suspendu ses vols entre Montréal et Houston, Toronto et Memphis, Toronto et Allentown, et Vancouver et San Diego.
- Plusieurs transporteurs étrangers ont lancé de nouvelles routes sur le marché canadien en 2012 : Ethiopian Airlines (Toronto à Addis-Abeba), Condor (Toronto à Francfort), Sichuan Airlines (Vancouver à Chengdu en passant par Shenyang, soit le premier vol entre l'Amérique du Nord et la Chine intérieure), Virgin Atlantic (Vancouver à Londres), Air Greenland (Iqaluit à Nuuk), Philippine Airlines (Toronto à Manille en passant par Vancouver), United Express (Kelowna à Los Angeles) et ABX Cargo (Vancouver à Seattle). Parallèlement, le marché des transporteurs régionaux américains a changé en 2012 suites à des fusions d'entreprises de transport aérien. Chautauqua Airlines est revenue au Canada, tandis que Comair, Colgan Air, ExpressJet, Mesaba et Mesa ont toutes quitté le marché canadien.
- Depuis décembre 2012, des accords de transport aérien (ATA) libéralisés régissent 72 pour cent du trafic aérien international au Canada. Ainsi, le Canada a soit conclu un accord ouvert ou offert d'en conclure un avec différents pays, représentant collectivement 91 pour cent du commerce extérieur du Canada. Le Canada occupe maintenant le troisième rang par rapport au nombre d'ATA négociés, selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- En 2012, le Canada a conclu ou élargi des ATA avec l'Arabie saoudite, le Bahreïn, la Colombie, Curaçao, la Gambie, l'Inde, le Nicaragua, le Paraguay, Saint-Martin, le Sénégal, la Sierra Leone et l'Uruguay dans le cadre de sa politique Ciel bleu. Les régions de l'Asie-Pacifique et de l'Amérique latine seront d'intérêt primordial pour cette politique dans les prochaines années.
- L'Examen de l'aérospatiale mené par un groupe indépendant et des représentants choisis de l'industrie a publié son rapport intitulé « Au-delà de l'horizon : les intérêts et l'avenir du Canada dans l'aérospatiale » en novembre 2012. Ce rapport souligne les politiques et les programmes publics qui aideront le Canada à maintenir et renforcer sa position de puissance mondiale en aérospatiale, en plus d'offrir des orientations de politique qui pourraient aider le Canada à demeurer concurrentiel dans l'industrie internationale de l'aérospatiale, qui est la sixième en importance.
- Les modifications au *Règlement sur le transport aérien* en vigueur depuis le 18 décembre 2012 rendent obligatoire l'inclusion du prix tout compris dans la publicité sur les services aériens pour tout voyage en partance du Canada, ce qui permet aux consommateurs de mieux comparer les prix des différents transporteurs aériens et de prendre des décisions éclairées.
- En 2012, l'Office des transports du Canada a obligé WestJet et Air Canada à assurer, lorsqu'une allergie aux chats est déclarée dans un délai de 48 heures au préalable, un espace d'un minimum de cinq rangées de sièges entre cette personne et le chat transporté dans la cabine. Lorsqu'une allergie aux chats est déclarée dans un délai de 48 heures, Air Canada Express (Jazz) est maintenant obligée d'interdire le transport des chats dans la cabine des aéronefs Dash-8 de Bombardier à cause de leur cabine plus petite.

- Les modifications à la *Loi sur les garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques)* sont en vigueur depuis le 14 décembre 2012. Elles permettent au Canada de ratifier la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques (la Convention du Cap et le Protocole) et d'y participer. La Convention et le Protocole ont pour but de créer un cadre international relativement à la création, l'enregistrement (dans un registre international), la protection et l'exécution de certaines garanties internationales portant sur des cellules d'aéronef, des moteurs d'avion et des hélicoptères. Une semaine plus tard, le Canada déposait ses instruments de ratification de la Convention et du Protocole. Cette ratification est entrée en vigueur au Canada le 1er avril 2013.

Environnement

- En 2010, le transport aérien intérieur a émis 6,3 Mt d'équivalent dioxyde de carbone (CO_2e), soit 3,8 pour cent des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées aux transports et 0,9 pour cent des émissions totales de GES au Canada. Entre 1990 et 2010, les émissions de GES liés aux transports aériens intérieurs ont diminué de 11,4 pour cent, passant de 7,2 Mt à 6,3 Mt malgré un trafic accru, grâce à l'amélioration de l'efficacité, de la conception et de l'exploitation des aéronefs, ainsi qu'à la mise en service de nouveaux aéronefs. En l'absence d'autres mesures d'atténuation, Environnement Canada s'attend à ce que les émissions aériennes annuelles de GES passent de 6,3 Mt à 10,0 Mt entre 2010 et 2020, soit une hausse totale de 53,7 pour cent ou 4,6 pour cent par année, en moyenne, principalement en raison d'une activité accrue.
- En 2010, le secteur aérien a contribué à 5,8 pour cent des émissions d'oxydes de soufre(SOX) en transport, 6,9 pour cent des émissions d'oxydes d'azote (NOX) et un maximum de 2,5 pour cent des émissions de matières particulaires fines (PM2,5), de composés organiques volatils (COV) et de monoxyde de carbone (CO) liées au transport. Bien qu'elles ne représentent qu'une petite partie des émissions de polluants atmosphériques liés aux transports, les émissions de SO_x, de NO_x et de COV liées à l'aviation ont augmenté respectivement de 55,9 pour cent, 56,6 pour cent et 44,6 pour cent entre 1990 et 2010.
- En juin 2012, le gouvernement du Canada et l'industrie canadienne de l'aviation ont établi le Plan d'action du Canada visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation, dont l'objectif ambitieux est d'améliorer le rendement du carburant d'au moins 2 pour cent, en moyenne, par année jusqu'en 2020, par rapport aux données de 2005, et de réduire les émissions de GES provenant des vols intérieurs et internationaux.
- Ce plan d'action s'appuie sur le succès de la première entente volontaire au monde destinée à lutter contre les émissions de GES provenant de l'aviation, qui a pris fin en 2012. Les résultats finaux ont démontré que l'intensité du carburant combinée des transporteurs aériens au Canada s'est améliorée de 30 pour cent entre 1990 et 2012, dépassant l'objectif de 24 pour cent dans l'entente. Ce plan d'action établit le fondement de la réponse du gouvernement du Canada à la résolution A37-19 de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui encourage les États membres à présenter des plans d'action nationaux décrivant les mesures que chaque État prend ou prendra pour traiter les émissions provenant de l'aviation internationale.
- Le plan d'action s'appuie également sur les travaux entrepris par le Conseil des aéroports du Canada (CAC) et Transports Canada pour élaborer une méthodologie de quantification des émissions de GES dans les aéroports canadiens, et les efforts de NAV CANADA pour identifier et quantifier les résultats des initiatives précédentes de réduction de GES dans leur rapport ICRE (Initiatives concertées de réduction des émissions) annuel depuis 1997. Le rapport ICRE 2012 de NAV CANADA met en lumière un certain nombre d'initiatives technologiques et de gestion de l'espace aérien qui devraient contribuer conjointement à réduire les émissions de GES de 14 Mt entre 2011 et 2020, ce qui équivaudra à des économies de 5,3 milliards de dollars.
- Le 1er janvier 2012, l'Union européenne (UE) a étendu l'application de son régime d'échange de droits d'émission (RÉDÉ) pour inclure les émissions de GES provenant de l'aviation internationale. Compte tenu des progrès réalisés à l'OACI en vue d'élaborer une solution mondiale pour réduire les émissions de GES provenant de l'aviation internationale, la Commission européenne a annoncé en novembre son intention de reporter l'inclusion de l'aviation internationale dans le RÉDÉ à janvier 2014.

- En janvier 2012, l'aéroport international de Vancouver a inauguré une enceinte pour les points fixes au sol (EPFS) de 12 millions de dollars, la première en son genre au Canada. Une EPFS est une enceinte en acier à trois côtés et haute de cinq étages, qui redirige et réduit le bruit ambiant pendant des essais de moteur au point fixe lors de l'entretien régulier des aéronefs. Les essais de moteur au point fixe sont nécessaires pour tester les moteurs suite à leur entretien et avant de remettre un aéronef en service.

Sécurité

- En 2012, on a dénombré 222 accidents aériens. Le taux d'accident de 2012 (calculé d'après des données provisoires) était de 5,2 accidents par 100 000 heures de vol, un taux inférieur à la moyenne de 5,7 sur cinq ans, entre 2007 et 2011.
- Le 4 juillet 2012, Transports Canada a proposé un règlement stipulant que les aéronefs privés à moteur à turbine et commerciaux d'au moins six places doivent être équipés d'un Système d'avertissement et d'alarme d'impact (SAAI). Le SAAI fait retentir des avertisseurs sonores et visuels qui alertent l'équipage naviguant lorsque la trajectoire d'un aéronef le conduit tout droit vers un relief, un plan d'eau ou un obstacle, et lui donnent le temps d'entreprendre des manœuvres d'évitement.
- Le 13 novembre 2012, le Canada et la Chine ont signé un plan d'action pour assurer une collaboration plus étroite au chapitre de la sécurité de l'aviation. Ce plan d'action permettra au Canada et à la Chine de mieux connaître leurs programmes respectifs d'aviation civile et de collaborer sur des questions de sécurité. Grâce à ces activités, les entreprises canadiennes de l'aérospatiale auront un meilleur accès aux marchés chinois, ce qui contribuera à la croissance économique canadienne tout en respectant les plus hautes normes de sécurité. La signature de ce plan d'action respecte l'engagement pris en février 2012 par les premiers ministres Stephen Harper et Wen Jiabao de renforcer la collaboration entre les deux pays dans le domaine de l'aviation civile.
- Le 18 mars 2012, Aveos a cessé ses opérations et a commencé à liquider ses biens. Anciennement connue sous le nom de Services techniques Air Canada, Aveos est devenue autonome en 2007. Au moment de sa fermeture, elle employait 1 800 personnes à Montréal, 350 à Winnipeg et 250 à Vancouver. Aveos réalisait des travaux d'entretien lourd et de révision en sous-traitance pour Air Canada et plusieurs autres transporteurs. La fermeture d'Aveos a obligé Air Canada à chercher de nouveaux fournisseurs de services.
- En mars 2012, NAV CANADA a continué la mise en œuvre de technologies de pointe pour améliorer les services de navigation aérienne en élargissant la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) à une zone de 1,3 million de km^2 dans l'Atlantique Nord, le corridor océanique le plus achalandé au monde. L'ADS-B est un système de nouvelle génération de surveillance du trafic aérien qui transmet automatiquement à chaque seconde l'information sur le vol entre l'aéronef et les services de navigation aérienne, ce qui réduit les minimums d'espacement entre les aéronefs équipés de ces dispositifs et permet ainsi à un plus grand nombre d'aéronefs de suivre la trajectoire de vol la plus efficace. Cela se traduit par de grandes économies de carburant pour les lignes aériennes et une réduction de leurs émissions de polluants atmosphériques.
- Transports Canada et Bombardier Aéronautique ont lancé un projet pilote conçu pour ajouter aux ressources du Ministère en matière de certification des aéronefs. Ce projet permettra à Transports Canada d'engager des employés additionnels dans les domaines des essais en vol et de l'ingénierie. De plus, il appuiera le futur programme de certification de la C-Series. L'Examen de l'aérospatiale recommande que le Ministère mène de telles initiatives pour mieux appuyer l'industrie, qui connaît une demande grandissante.
- Transports Canada a modernisé son processus de consultation lorsque des modifications au Règlement de l'aviation canadien sont proposées et pour discuter de questions relatives à la sécurité de l'aviation afin de mieux répondre aux priorités en matière de sécurité.

Sûreté

- *Le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* est entré en vigueur le 1er janvier 2012. Ce nouveau règlement a permis de lancer de nouveaux programmes dans les aéroports pour améliorer la gestion de la sûreté, et a été mis à jour et restructuré pour en faciliter la consultation par l'industrie du transport aérien. Les mesures de sûreté aux aérodromes ont aussi été mises à jour et modernisées en mars 2012.

- Selon le Plan d'action 2011 pour la sécurité du périmètre et la compétitivité économique, Transports Canada, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et l'Agence des services frontaliers du Canada ont collaboré pour permettre aux membres de NEXUS de bénéficier d'un passage accéléré à la frontière du Canada et des États-Unis et de l'accès aux voies de contrôle réservées aux voyageurs dignes de confiance de l'ACSTA lors du départ de certains aéroports d'envergure. En février 2012, le programme a été étendu aux vols à destination des États-Unis.
- Dans le même ordre d'idées, le 31 mai 2012, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont annoncé une entente selon laquelle leurs programmes respectifs de sûreté du fret aérien atteindraient les mêmes niveaux de sûreté. Selon cette entente, le fret expédié à bord d'un aéronef de passagers sera maintenant contrôlé une seule fois, à son point d'origine, pour en assurer la sûreté. Il ne sera plus nécessaire de le contrôler de nouveau avant de le charger à bord d'un avion dans l'autre pays. Cela réduira les retards et les coûts associés au contrôle du même fret par les deux pays.
- Depuis le 31 décembre 2012, les modifications aux Mesures de sûreté visant le fret aérien du Canada exigent que tout fret transporté à bord d'aéronefs de passagers au Canada soit contrôlé. Le fret doit donc provenir d'une entreprise inscrite au Programme de sûreté de fret aérien ou être contrôlé selon l'une des méthodes de contrôle approuvées.
- En septembre 2012, le Canada a accueilli la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation organisée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Des représentants de 132 pays et de 32 organisations se sont réunis pour discuter des défis de la sûreté de l'aviation. La conférence a permis d'aborder des thèmes clés tels que la coopération et l'efficacité, en plus d'étudier des approches fondées sur le risque et le rendement qui servent à améliorer la sûreté et à faciliter les déplacements des passagers.

Cadre économique et infrastructure

- En 2011, le trafic de marchandises maritimes au Canada a atteint 404 Mt, soit une augmentation de 3 pour cent par rapport à 2010. Jusqu'à 62 Mt constituaient des mouvements intérieurs, 97 Mt, des mouvements transfrontaliers et 245 Mt, des mouvements autres internationaux. La valeur du commerce international effectué par transport maritime s'est élevée à 205,3 milliards de dollars, soit une hausse de 21 pour cent par rapport à 2010, soit 106 milliards de dollars d'importations et 99,3 milliards de dollars d'exportations.
- En 2012, la Voie maritime du Saint-Laurent a traité environ 38,9 Mt de marchandises, soit une augmentation de 4 pour cent comparativement à 2011, et la plupart des catégories de trafic ont affiché des gains. En 2011-2012, la Voie maritime a généré des revenus de 68,2 millions de dollars, tandis que les dépenses d'exploitation se sont élevées à 73,6 millions de dollars. Les dépenses associées au renouvellement de l'actif ont totalisé 53,7 millions de dollars.
- En 2011, les 18 administrations portuaires canadiennes (APC) ont traité 61 pour cent du trafic portuaire total au Canada, soit 285 Mt. Les revenus d'exploitation des APC ont augmenté de 457 millions de dollars à 489 millions de dollars. Les dépenses d'exploitation totales ont augmenté de 7,8 pour cent (252 millions de dollars), résultant en un ratio de revenus et de dépenses d'exploitation de 194 pour cent. Les ports de Montréal et de Vancouver ont représenté 55,3 pour cent des revenus des APC. Le revenu net global des APC s'élevait à 145 millions de dollars en 2011, soit une augmentation de 43,5 pour cent par rapport à 2010. Les APC ont dépensé 191,6 millions de dollars en projets d'immobilisations en 2011, soit une diminution de 23 millions de dollars malgré le fait que les investissements en immobilisations à Halifax et à Toronto aient doublés, et ceux à Thunder Bay s'étant accru d'un facteur de 13. Le rendement global sur l'actif des APC était de 5,5 pour cent en 2011, comparé à 4 pour cent en 2010.
- Ridley Terminals Inc. (RTI) à Prince Rupert, une société d'État, a manutentionné 11,5 Mt de charbon en 2011. RTI prendra de l'expansion pour augmenter sa capacité à 25 Mt par année d'ici 2014. En décembre 2012, le gouvernement fédéral a annoncé son intention de vendre Ridley Terminals Inc. par l'entremise de la Corporation de développement des investissements du Canada.
- En 2012, les quatre grands ports à conteneurs du Canada ont affiché une augmentation du trafic de conteneurs en 2012, mesuré en équivalents vingt pieds (d'EVP). Prince Rupert a enregistré la plus grande croissance en EVP, soit 37,6 pour cent pour atteindre 585 000 EVP, suivi de Vancouver (augmentation de 8,2 pour cent à 2,7 millions d'EVP), Halifax (augmentation de 1,4 pour cent à 417 000 d'EVP) et Montréal (augmentation de 0,9 pour cent à 1,4 million d'EVP).
- Vancouver, port d'escale de croisières le plus achalandé au Canada, a accueilli 666 240 passagers de croisière en 2012, soit une augmentation de 0,4 pour cent par rapport à 2011, malgré une baisse du nombre de navires de croisière faisant escale dans le port, soit de 199 en 2011 à 191 en 2012.
- L'année 2012 a été remarquable pour le port de la ville de Québec; il a manutentionné un volume inégalé de 32,5 Mt de marchandises et a accueilli 117 000 passagers de croisière, soit une augmentation de 12,5 pour cent et de 41 pour cent par rapport à 2011, respectivement.
- La participation étrangère aux activités canadiennes de cabotage – que l'on peut définir comme le transport maritime de marchandises ou de passagers entre deux points situés au Canada ou toute activité connexe de nature commerciale – est demeurée relativement stable à 1,8 pour cent en 2011. La demande accrue, dans le secteur maritime canadien, de navires d'approvisionnement et de soutien immatriculés à l'étranger explique la participation de navires étrangers aux activités de cabotage au Canada.
- Le 29 juin 2012, la *Loi sur le cabotage* a été modifiée pour permettre des activités sismologiques dans les eaux situées au-dessus du plateau continental du Canada en rapport avec la recherche des ressources minérales ou des autres ressources naturelles non biologiques du plateau à bord de navires étrangers non dédouanés, sans exiger de licence de cabotage.

- Le gouvernement du Québec a publié une étude de faisabilité sur le transport maritime de marchandises vers la Côte-Nord. L'étude a révélé que les volumes de marchandises vers la Côte-Nord sont suffisants pour justifier un service maritime régulier, mais qu'un certain nombre de défis empêcherait le projet de devenir rentable au cours de ses premières années. L'étude souligne aussi les bienfaits sociaux et environnementaux d'un tel service.
- Groupe Desgagnés a inauguré le *Claude A. Desgagnés*, 18e navire de sa flotte. Ce navire de 139 m a une capacité de 20 000 m^3. Il sera principalement utilisé au Nord-du-Québec et au Nunavut.
- Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) exploite et entretient un réseau national de ports qui répondent aux besoins essentiels et évolutifs de l'industrie de la pêche commerciale et aux intérêts généraux des communautés côtières. Le MPO assure l'ouverture et le bon état des ports cruciaux pour l'industrie de la pêche; la valeur des débarquements de poisson dans ces ports est évaluée à environ 1,3 million de dollars, ce qui représente près de 80 pour cent de tous les débarquements de poisson au Canada. Par ailleurs, le MPO gère la cession des ports de plaisance et des ports de pêche où l'activité est faible ou nulle. En date d'avril 2013, il gérait 692 ports et en avait cédé 392.

Environnement

- En 2010, le secteur maritime a émis 6,7 Mt de CO_2e, soit 4 pour cent des émissions de GES liées aux transports et moins de 1 pour cent des émissions totales de GES au Canada. De 1990 à 2010, les émissions de GES provenant du transport maritime intérieur ont augmenté de 33,4 pour cent, soit de 5,1 Mt à 6,7 Mt, pour une augmentation moyenne annuelle de 1,4 pour cent. L'utilisation accrue de navires plus grands et plus efficaces pendant cette période a été compensée par l'augmentation du nombre total de tonnes-kilomètres réalisées. En l'absence d'autres mesures d'atténuation, Environnement Canada s'attend à ce que les émissions maritimes annuelles de GES passent de 6,7 Mt à 7,5 Mt entre 2010 et 2020, soit une hausse totale de 10,9 pour cent ou 1,0 pour cent par année, principalement en raison d'une activité accrue.
- En 2010, la majorité des émissions de SO_x (89,2 pour cent) liées aux transports provenaient du transport maritime, mais elles ne représentaient qu'une faible partie (6,2 pour cent) des émissions totales de SO_x au Canada. Le secteur maritime a aussi généré 16,2 pour cent et 10,7 pour cent des émissions de PM2,5 et de NO_x liées aux transports, respectivement, tout en générant moins de 1 pour cent des émissions de COV et de CO liées aux transports au Canada. De 1990 à 2010, les émissions de SOx, de PM2,5 et de NO_x ont diminué de 26,3 pour cent, de 12,1 pour cent et de 11,1 pour cent, respectivement. Les émissions de COV et de CO ont aussi diminué.
- Le 21 juillet 2012, Transports Canada publiait le *Règlement modifiant le Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, pour une période de commentaires de 75 jours. Le règlement proposé mettrait en œuvre la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord et les normes d'efficacité énergétique des navires. Le règlement final devrait être publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en 2013.
- La mise en œuvre par le Canada de la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord (ZCEAN) a été retardée, mais elle est entrée en vigueur à l'échelle internationale le 1er août 2012. Les navires immatriculés à l'étranger doivent respecter les règlements de la ZCEAN depuis cette date. Transports Canada a pris des mesures intérimaires pour encourager le respect volontaire des futures mesures réglementaires.
- En octobre 2012, avant l'adoption d'un processus officiel de réglementation, Transports Canada a publié un document de travail proposant une approche de réglementation visant à mettre en œuvre les nouvelles règles internationales de gestion des eaux de ballast. Cette approche compte protéger les eaux canadiennes des espèces aquatiques envahissantes tout en assurant un régime réglementaire prévisible pour le transport maritime tout en tenant compte du cadre réglementaire complexe sur les eaux de ballast dans les eaux partagées avec les États-Unis.

Sécurité

- En 2012, on comptait un nombre total préliminaire de 231 accidents maritimes mettant en cause des bâtiments immatriculés canadiens (194 accidents de navigation et 37 accidents survenus à bord d'un bâtiment). On enregistre depuis 20 ans une baisse annuelle moyenne de 6 pour cent du nombre de sinistres maritimes, et 2012 a affiché une diminution de 31 pour cent par rapport à la moyenne sur cinq ans de 2007 à

2011. D'après les données estimées sur les mouvements, le taux de sinistres maritimes canadiens de 16,1 en 2012 (pour les embarcations autres que les embarcations de plaisance – à l'exclusion des bateaux de pêche – de plus de 15 tonnes brutes) a diminué par rapport au taux de 22,0 enregistré en 2011 et de la moyenne de 22,4 affichée pour les cinq années précédentes. D'autre part, on a dénombré 54 accidents maritimes mettant en cause des bâtiments battant pavillon étranger en 2012. Au total, on a dénombré 12 décès maritimes en 2012, le plus faible taux jamais enregistré et de beaucoup inférieur à la moyenne de 19 enregistrée au cours des cinq dernières années. Les bâtiments battant pavillon étranger ont représenté deux des décès en 2012.

- Le 18 octobre 2012, Transports Canada a présenté, dans le cadre du projet de loi C-45, des modifications à la *Loi sur la protection des eaux navigables* pour simplifier le processus réglementaire. Le projet de loi, qui renommera la loi *Loi sur la protection de la navigation*, a reçu la sanction royale le 14 décembre 2012. La loi modifiée entrera en vigueur le 1er avril 2014 au plus tard.
- Le budget de 2012 prévoit des fonds pour mettre en œuvre un nouveau règlement destiné à améliorer le régime actuel d'inspection des pétroliers, mettre en œuvre des cadres législatifs et réglementaires satisfaisants qui s'appliquent aux déversements de pétrole et aux mesures de protection civile et d'intervention en cas d'urgence, et procéder à un examen des processus de manutention des produits pétroliers par un comité international indépendant de spécialistes de la sécurité des pétroliers.
- En novembre 2012, Transports Canada a annoncé que, dans la plupart des cas, les bâtiments de 24 m et plus obtiendront leur certificat de la part de tierces parties autorisées au lieu de Transports Canada, selon une approche progressive à compter de janvier 2014. Ce modèle de certification va de pair avec la pratique internationale et permettra à Transports Canada de concentrer ses efforts sur les inspections fondées sur le risque.
- En 2012, le Conseil Canada–États-Unis de coopération en matière de réglementation, Transports Canada et la Garde côtière américaine ont établi un cadre et un dispositif de sécurité et de sûreté canado-américain pour la Voie maritime du Saint-Laurent et le réseau des Grands Lacs afin d'assurer la concordance des exigences réglementaires. Cela a permis de lancer un projet pilote pour l'inspection conjointe (par Transports Canada et par la Garde côtière américaine) de sécurité des vaisseaux battant pavillon étranger avant qu'ils n'entrent dans la Voie maritime du Saint-Laurent et le réseau des Grands Lacs, comme c'est maintenant le cas pour les inspections de sûreté du Programme conjoint de vérification initiale. Le projet pilote s'est terminé en décembre 2012 et dix vaisseaux battant pavillon étranger ont été inspectés conjointement par la Garde côtière américaine et Transports Canada. Les données recueillies pendant ces inspections sont maintenant utilisées pour une analyse coûts-avantages comparant les économies de temps pour l'industrie maritime et les coûts supplémentaires pour des inspections par la Garde côtière américaine.
- Le 24 août 2012, la Garde côtière canadienne a inauguré son nouveau navire, le NGCC *Vladykov*, à St. John's, son port d'attache. Ce navire de 18 millions de dollars, nommé en l'honneur du zoologue canadien natif de l'Ukraine Vadim Dimitrievitch Vladykov, sera destiné principalement aux recherches halieutiques et, en deuxième lieu, à la recherche, au sauvetage et à l'intervention environnementale.
- Suite à la conférence internationale sur la sécurité des navires de pêche organisée par l'Organisation maritime internationale (OMI) au Cap en octobre 2012, 58 pays, dont le Canada, ont approuvé en principe des mesures qui amélioreront la sécurité et la surveillance des navires de pêche internationaux. Cette entente, appelée Entente du Cap de 2012, est le résultat de cinq ans de discussions intensives par l'intermédiaire de l'OMI. L'entente entrera en vigueur un an après sa ratification par 22 États combinant une flotte de pêche de plus de 3 600 navires.
- En 2012, plus de 110 000 nouvelles demandes et transferts de permis d'embarcation de plaisance ont été accordés par le Centre de permis d'embarcation de plaisance. Le Canada compte environ 6 millions de plaisanciers par année et, selon l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques, la navigation de plaisance représente une injection de 26 milliards de dollars à l'économie canadienne.
- La navigation de plaisance est de loin le type d'activité qui est la cause la plus fréquente de blessures et de décès sur l'eau au Canada, puisqu'elle a été liée à plus de 3 000 décès au Canada entre 1991 et 2008, dernière année pour laquelle des données sont disponibles. Dans 86 pour cent des cas, il s'agissait d'une activité de plaisance et 95 pour cent des décès sont survenus à la suite d'une immersion dans l'eau, notamment par noyade, avec ou sans exposition au froid. Pour la navigation de plaisance, les décès associés aux bateaux à moteur ont représenté 58 pour cent des victimes, comparativement à 37 pour cent pour les

bateaux sans moteur. L'activité la plus fréquente des plaisanciers décédés était la pêche, représentant 37 pour cent des décès par immersion. Les hommes de 15 ans ou plus ont représenté environ 90 pour cent des victimes, ce qui continue d'en faire le principal groupe ciblé par les campagnes de prévention. Le non-port d'un dispositif de flottaison a été un facteur pour 88 pour cent des victimes, et cette proportion était encore plus importante pour ceux qui ne savaient pas nager ou qui avaient consommé de l'alcool. Enfin, le principal facteur environnemental pour les décès par immersion dans la navigation de plaisance au Canada est l'eau froide, que l'on associe à au moins 35 pour cent des décès.

- En juin 2012, le Bureau de la sécurité des transports (BST) a publié les résultats d'une enquête de trois ans sur la sécurité de la pêche. Le rapport a identifié une série d'enjeux de sécurité primordiaux et signale, entre autres, la nécessité d'améliorer la formation, les renseignements sur la sécurité, l'équipement de sauvetage et les données relatives aux accidents. Il est accompagné d'un livret et d'une vidéo.
- En 2012, un financement de 322 000 dollars a été attribué à six projets du Programme de contribution pour la sécurité nautique (PCSN), qui vise à sensibiliser le public à la sécurité nautique, à faire progresser les connaissances, pratiques et comportements en matière de sécurité nautique au Canada, et à appuyer la conformité réglementaire.
- En 2012, Transports Canada s'est engagé à mettre en œuvre un plan d'action du Conseil États-Unis–Canada de coopération en matière de réglementation dans le but d'aligner les normes de sécurité relatives à la construction des petites embarcations et aux gilets de sauvetage.

Sûreté

- Transports Canada s'est activement joint à d'autres ministères et intervenants ainsi qu'à ses homologues américains pour mener des initiatives dans le cadre du Plan d'action *Par-delà la frontière pour la sécurité du périmètre et la compétitivité économique*. Pour accélérer la reprise du commerce maritime suite à une perturbation, des guides de planification conjointe de communication ont été rédigés pour la région du Pacifique dans l'intention de les utiliser pour créer des guides similaires pour les régions de l'Atlantique et des Grands Lacs.
- En juillet 2012, Transports Canada a terminé son projet qui assure la connexion électronique entre les centres des opérations de la sûreté maritime et le réseau de communication le plus sécurisé du gouvernement du Canada, permettant aux analystes des deux côtes et de l'administration centrale de travailler ensemble et de partager de l'information de façon sécuritaire avec la communauté du renseignement.
- Le protocole d'intervention en cas d'événements maritimes et le protocole stratégique de réponse aux menaces des opérations maritimes ont été finalisés en juin 2012. Ces protocoles établissent les bases de l'échange d'information entre le Canada et les États-Unis en cas de menaces et d'événements importants en lien avec la sûreté maritime.
- Dans le cadre d'une initiative de Transports Canada, depuis le 2 octobre 2012, les appels téléphoniques au sujet d'incidents de sûreté maritime sont maintenant acheminés au Centre d'intervention aux fins du triage. Ainsi, l'efficacité est améliorée et les coûts sont limités, tout en assurant un service à toute heure du jour et de la nuit.

Marché économique et infrastructure

- En 2011, les chemins de fer canadiens ont transporté 326,3 Mt de marchandises, dont 247,5 Mt transportées par les chemins de fer de Classe I, soit le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP). Cela représente une augmentation de près de 15,4 Mt, ou 5 pour cent, par rapport à 2010.
- En 2011, les transporteurs ferroviaires de marchandises canadiens ont enregistré des recettes d'exploitation de 10,8 milliards de dollars pour leurs opérations au pays. Cela représente une augmentation de 7,8 pour cent par rapport aux recettes de dix milliards de dollars enregistrées en 2010. À l'échelle de son réseau, le CN a déclaré des profits de 2,7 milliards de dollars (soit une augmentation de 9,1 pour cent par rapport à 2011) sur des recettes de 9,9 milliards de dollars, alors que le CP a déclaré des profits de 484 millions de dollars (soit une baisse de 15,1 pour cent par rapport à 2011) sur des recettes de 5,6 milliards de dollars.
- Cinquante-trois chemins de fer d'intérêt local et chemins de fer régionaux étaient en exploitation au Canada en 2011. Ils ont représenté 22 pour cent du total des kilomètres de voies ferrées et 717 millions de dollars de recettes. Ensemble, ils ont transporté 78,8 Mt de marchandises, une augmentation de près de 7,5 Mt, soit près de 10,6 pour cent, par rapport aux 71,3 Mt enregistrées en 2010. En 2012, les recettes des chemins de fer d'intérêt local ont représenté 6,3 pour cent des recettes totales du secteur ferroviaire. En 2012, les chemins de fer d'intérêt local employaient environ 2 826 personnes.
- En 2012, le CN a dépensé plus de 1,4 milliard de dollars dans des investissements nets en immobilisations, y compris des rails, des routes d'accès et du matériel roulant. Dans le cadre de ces investissements, le CN a fait l'acquisition de 160 locomotives, 2 200 nouveaux wagons de marchandises et 1 300 nouveaux conteneurs pour accroître sa capacité. Il a annoncé la construction, près de Cromer (Manitoba), d'une installation de chargement de wagons capable de charger quotidiennement 30 000 barils de pétrole brut. Cette installation sera exploitée par Tundra Energy. Le CN construira également cinq voies d'évitement prolongées le long du corridor du nord de la Colombie-Britannique, entre Edmonton et Prince Rupert, pour accueillir des trains de 3,6 km de longueur. Le CN procède également à l'agrandissement de son installation d'entretien de locomotives de Prince George, laquelle dessert ce corridor, et a investi, depuis 2004, 155 millions de dollars pour accroître la capacité ferroviaire au port de Prince Rupert.
- En 2012, le CP a dépensé un milliard de dollars sur des investissements nets en immobilisations, y compris des rails, des routes d'accès et du matériel roulant. Il a annoncé pouvoir désormais transporter des conteneurs de Vancouver à Toronto en quatre jours plutôt que cinq, et ce, grâce à une amélioration de ses opérations et à une réduction des temps d'arrêt. Il a également ouvert une nouvelle installation de transbordement à Lloydminster (Saskatchewan) pour le transport de pétrole brut et le soutien de l'installation de stockage de pétrole brut de NuStar Energy. Cette installation de transbordement sera exploitée par Torq Transloading.
- En 2012, VIA Rail Canada, une société d'État qui exploite un réseau de services de transport de passagers à l'échelle du pays, a connu une baisse de 1,1 pour cent en passagers-kilomètres par rapport à 2011 et une baisse de 1,8 pour cent de ses recettes. La ponctualité de VIA est passée de 81 pour cent en 2011 à 79 pour cent en 2012.
- Dans le cadre du budget de 2012, VIA Rail a obtenu 105 millions de dollars pour soutenir ses opérations et permettre des investissements dans des systèmes de signalisation ferroviaire, des composants de rails, des réparations aux gares et des projets de technologie de l'information en vue d'améliorer la sécurité et l'efficacité de ses opérations. VIA a presque achevé son programme d'immobilisations importantes de 923 millions de dollars, lequel comprend 516 millions de dollars du budget de 2007 et 407 millions de dollars octroyés dans le cadre du Plan d'action économique du gouvernement du Canada.
- Le 18 mars 2011, le gouvernement fédéral a publié sa réponse à l'Examen des services de transport ferroviaire de marchandises (ESFM). Il a indiqué accepter l'approche commerciale du comité et a l'intention de prendre un certain nombre de mesures pour améliorer le rendement de l'ensemble de la chaîne

d'approvisionnement du transport ferroviaire. Le gouvernement a nommé un facilitateur indépendant chargé d'élaborer un accord de service type et des processus simplifiés de résolution des différends commerciaux entre les expéditeurs et les chemins de fer. Le rapport du facilitateur a été publié en juin 2012. Le gouvernement a également introduit un projet de loi intitulé *Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises*, qui vise à donner aux entreprises qui expédient des marchandises par train le droit de conclure des ententes de service avec les chemins de fer. Ce projet de loi met par ailleurs en place un processus d'arbitrage que l'expéditeur peut déclencher afin d'en arriver à une entente lorsque les négociations commerciales échouent.

- VIA a modifié la fréquence des services sur plusieurs de ses itinéraires au cours de l'année. Dans le corridor Québec-Windsor, VIA a ajouté douze nouveaux départs par semaine entre Ottawa et Toronto, dix entre Montréal et Québec et quatre entre Montréal et Toronto. Entre-temps, les services longue distance vers l'Est et l'Ouest du Canada ont été réduits, de même que les services à faible rendement dans le corridor Québec-Windsor et les services ferroviaires dans le sud-ouest de l'Ontario qui représentaient un chevauchement des services de train de banlieue offerts dans la région du Grand Toronto. Afin d'atténuer l'impact de ses réductions de services sur les voyageurs dans le marché de London et de Sarnia, VIA a établi un partenariat avec Robert Q Airbus pour offrir une stratégie intermodale qui donne aux voyageurs de la région des liaisons plus pratiques.
- Suite à l'annonce du gouvernement de l'Ontario faite en mars 2012 suivant laquelle il se dessaisirait de la Commission de transport Ontario Northland en raison de l'augmentation des coûts et d'un achalandage stagnant, le service ferroviaire de passagers Northlander entre Toronto et Cochrane a été remplacé par un service d'autocars en septembre 2012.
- VIA Rail et l'Agence métropolitaine de transport, qui gère les trains de banlieue dans la région de Montréal, ont établi un partenariat pour vendre, de manière uniforme, des billets aux passagers qui utilisent les deux chemins de fer et font une correspondance à la Gare centrale de Montréal. VIA Rail s'est également jointe à Air Transat pour que ses passagers puissent plus facilement acheter des billets de train et effectuer la liaison entre les deux transporteurs à l'aéroport Montréal-Trudeau.
- Le 27 mars 2012, le CN a annoncé la vente, à Metrolinx, de deux tronçons de ligne ferroviaire dans la région du Grand Toronto. Cette transaction s'est chiffrée à 310,5 millions de dollars. Le CN conservera toutefois certains droits d'exploitation pour assurer le maintien de ses opérations de fret.
- La division GO Transit de Metrolinx a adopté une approche innovatrice pour promouvoir la fiabilité de son service ferroviaire au moyen d'une garantie de service suivant laquelle ses clients obtiennent un crédit si l'heure d'arrivée de leur train est repoussée de plus de 15 minutes, sauf lorsqu'un tel retard est attribuable à un facteur hors du contrôle de GO Transit. En 2011, 94 pour cent des trains de GO Transit ont accusé un retard de 15 minutes ou moins sur l'heure prévue, soit une augmentation par rapport aux 87 pour cent enregistrés en 2008.

Environnement

- En 2010, le secteur ferroviaire a émis 6,7 Mt de CO_2e, soit 4,1 pour cent des émissions de GES liées aux transports et moins de 1 pour cent des émissions totales de GES au Canada. Les opérations de fret ont entraîné la grande majorité des émissions ferroviaires, soit 94,8 pour cent des émissions de GES et plus de 90 pour cent des émissions de polluants atmosphériques. De 1990 à 2010, les émissions ferroviaires de GES ont chuté de 4,5 pour cent, passant de 7 Mt à 6,7 Mt, soit un déclin moyen annuel de 0,2 pour cent. Cette diminution peut être attribuée à des améliorations en matière d'efficacité qui ont permis de réduire la consommation d'énergie et les émissions à un moment où l'activité de fret a connu une croissance considérable, mais où le total des passagers-kilomètres a légèrement baissé. Sans autres mesures d'atténuation, Environnement Canada s'attend à ce que les émissions ferroviaires annuelles de GES passent à 7,6 Mt entre 2010 et 2020, soit une hausse totale de 13,9 pour cent ou 1,2 pour cent par année. Cette augmentation est principalement attribuée à une hausse prévue des activités, tout en maintenant la part d'émissions entre les services de transport de passagers et les services de transport de marchandises.
- En 2010, le secteur ferroviaire a généré 8,5 pour cent et 5,8 pour cent des émissions de NO_x et de PM2,5 liées aux transports, respectivement, mais a généré moins de 3 pour cent des émissions liées aux transports pour d'autres polluants atmosphériques tels que le CO, le COV et les SO_x. De 1990 à 2010, les émissions

liées au transport ferroviaire ont chuté de 57,1 pour cent pour les SO_x, de 25,6 pour cent pour le CO et de 15 pour cent pour les NO_x, tandis que les émissions de PM2,5 et de COV ont augmenté de 42,8 pour cent et 25,8 pour cent, respectivement.

- En 2012, Transports Canada a poursuivi l'élaboration d'un règlement sur les émissions des principaux contaminants atmosphériques imputables aux locomotives. Le règlement proposé, qui sera mis en œuvre en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF), s'appliquera aux chemins de fer fédéraux et s'harmonisera aux règlements américains existants.
- Outre le règlement sur les émissions des principaux contaminants atmosphériques imputables aux locomotives, le Canada et les États-Unis se sont engagés à aborder la question des émissions de GES imputables aux locomotives dans le cadre du Plan d'action conjoint du Conseil de coopération en matière de réglementation. La vaste mobilisation de l'industrie ferroviaire et des intervenants a mis l'accent sur les possibilités de réduction des émissions de GES imputables aux locomotives au moyen de l'établissement d'objectifs volontaires de réduction des émissions de GES, de mesures d'exploitation, d'améliorations technologiques et de mesures de changement du parc de locomotives. En appui au plan de travail pour cette initiative, une analyse des technologies et de l'infrastructure visant la réduction des émissions de GES dans le secteur ferroviaire a été réalisée et a servi de fondement aux discussions avec les intervenants à l'occasion de l'atelier canado-américain tenu en octobre 2012.
- Le rapport de surveillance des émissions des locomotives (SEL) 2010, qui a été publié en 2012, montre que les chemins de fer de catégories 1 et 2 et les chemins de fer interurbains ont tous atteint ou dépassé l'objectif en matière d'émissions de GES établi dans le Protocole d'entente 2006-2010 entre Transports Canada et l'industrie ferroviaire. En vertu des rapports SEL, l'industrie ferroviaire canadienne présente des rapports sur d'autres initiatives volontaires de réduction des émissions. Entre autres exemples, certains chemins de fer ont installé des dispositifs anti-ralenti sur leurs locomotives, ce qui a contribué à réduire davantage la consommation de carburant et les émissions.
- En 2012, Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada ont élaboré une entente volontaire renouvelée pour réduire les émissions du secteur ferroviaire. La nouvelle entente, qui devrait être signée en 2013, couvrira les périodes de 2011 à 2015.
- En 2012, le CN a amorcé la mise à l'essai de deux locomotives diesels-électriques alimentées par un mélange de gaz naturel et de diesel dans le nord de l'Alberta. Il s'attend à ce que ces locomotives émettent 30 pour cent moins de CO_2 et 70 pour cent moins de NO_x. Les essais se poursuivront jusqu'en 2014.

Sûreté

- Il y a eu 1 012 accidents ferroviaires en 2012, soit neuf de moins qu'en 2011 et le nombre le plus bas depuis plus d'une décennie. Ces accidents ont causé 82 décès, soit 11 de plus qu'en 2011. Il y a eu 187 collisions à un passage à niveau, soit 4 pour cent de moins que la moyenne pour les cinq dernières années. Il y a également eu 74 accidents par suite d'intrusion, soit 6 pour cent de moins que la moyenne pour les cinq dernières années.
- Le projet de loi S-4, la *Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF), a reçu la sanction royale le 17 mai 2012. La majorité des nouvelles dispositions de la LSF, qui visent à accroître la sécurité ferroviaire au Canada, entreront en vigueur le 1er mai 2013.
- Les modifications encourageront les chemins de fer à instaurer et à maintenir une culture axée sur la sécurité en permettant au gouvernement du Canada de prendre les mesures suivantes :
  - Améliorer les exigences en matière de sécurité pour les chemins de fer;
  - Imposer des sanctions pécuniaires administratives et accroître les sanctions judiciaires existantes;
  - Améliorer la capacité de surveillance du Ministère en exigeant que toutes les compagnies qui exploitent ou entretiennent un chemin de fer obtiennent un certificat d'exploitation de chemin de fer;
  - Élargir les pouvoirs de réglementation de manière à inclure des domaines tels que la protection de l'environnement;
  - Préciser le pouvoir et les responsabilités du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités eu égard aux questions relatives aux chemins de fer.

- L'un des changements importants engendrés par ces modifications est que les chemins de fer d'intérêt local seront assujettis à la LSF. Afin d'informer les chemins de fer locaux et de les aider à opérer la transition vers le nouveau régime, une trousse d'information complète comprenant des instructions, des documents d'information, des questions fréquemment posées et un site Web sur le sujet ont été créés et transmis à tous les intervenants.
- Transports Canada a tenu une série de réunions de consultation nationales ciblées portant sur l'élaboration du *Règlement sur les passages à niveau rail-route*. Ces réunions ont été tenues avec des propriétaires de passages à niveau (chemins de fer, administrations routières et bénéficiaires) pendant les mois de mai et juin 2012. Ces consultations aideront à l'élaboration de règlements visant à améliorer la sécurité ferroviaire.
- À la suite du déraillement d'un train de VIA Rail à Burlington (Ontario) le 26 février 2012, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a porté la question des enregistreurs de conversations à bord des locomotives (ECL) à l'attention du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire (CCSF). Le CCSF a mis sur pied un Groupe de travail sur les ECL formé de représentants des chemins de fer, des syndicats et de Transports Canada et chargé d'examiner cette question. Le Groupe de travail a réalisé une étude approfondie sur le sujet en tenant compte du pour et du contre de diverses options et approches. Transports Canada examine actuellement le rapport et évalue les résultats de l'étude.
- Depuis que Transports Canada a amorcé l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* en 2006, les trois chemins de fer canadiens de catégorie 1 ont fait des progrès considérables sur le plan de l'amélioration de leurs systèmes de sécurité et du rendement en matière de sécurité. Le CN, le CP et VIA Rail ont tous les trois amélioré leurs niveaux de consultation et de communication avec l'organisme de réglementation, porté davantage attention aux systèmes de gestion de la sécurité et mis en œuvre diverses initiatives de sécurité liées aux opérations et à l'infrastructure. Ils ont pour objectif d'instaurer une solide culture axée sur la sécurité à tous les échelons de leur organisation respective.
- Le CN a amorcé la construction d'une nouvelle installation de formation de 9 300 mètres carrés à Winnipeg qui pourra recevoir de 250 à 300 employés par semaine à l'appui du renouvellement de la main-d'œuvre. Les centres de formation sont équipés de simulateurs de locomotive, de postes de répartiteur, de matériel roulant spécialisé et d'équipement de formation sur le terrain.
- En mars 2012, le gouvernement fédéral a inauguré le Canadian Rail Research Laboratory (CaRRL) *(Laboratoire canadien de recherche ferroviaire)* à l'Université de l'Alberta, à Edmonton. Cet établissement d'enseignement et de recherche sera chargé de mener des recherches sur la sûreté et la sécurité ferroviaires et d'examiner diverses questions directement liées au secteur ferroviaire canadien au cours des cinq prochaines années. Le CaRRL a été créé avec un financement conjoint de Transports Canada, du CP, du CN, de l'American Association of Railroads (AAR), d'Alberta Innovates Technology Futures et de l'Université de l'Alberta. Le CaRRL répond à un objectif fixé dans le cadre de l'examen 2007 de la LSF, soit celui de créer, au Canada, un laboratoire affilié à l'AAR-Transportation Technology Center Inc. (TTCI) pour se pencher sur les nouvelles technologies liées à la sécurité ferroviaire. La phase I (2012-2017) met l'accent sur la recherche à l'appui des priorités canadiennes et nord-américaines en matière de risques au sol et de fiabilité et capacité relativement au service hivernal. Le CaRRL vise à être le principal établissement d'enseignement et de recherche canadien en génie ferroviaire.

Sécurité

- Transports Canada s'est activement joint à d'autres ministères et intervenants ainsi qu'à ses homologues américains pour mener des initiatives dans le cadre du Plan d'action *Par-delà la frontière pour la sécurité du périmètre et la compétitivité économique*. En octobre 2012, Transports Canada a contribué à l'élaboration et à la publication de la Stratégie intégrée de sécurité du fret. Cette stratégie établit la vision, les objectifs et les mesures à prendre pour réagir le plus rapidement possible aux risques en éloignant les activités liées à l'atténuation des risques de la frontière canado-américaine et pour faciliter la circulation légitime des envois internationaux à la frontière. En tant que partenaire, et de concert avec divers intervenants, le Canada a lancé des projets pilotes pour valider la stratégie et donner forme à sa mise en œuvre. Notons, entre autres, la vérification de l'intégrité du périmètre et le contrôle et l'inspection du fret maritime transitant par Prince Rupert et à destination de Chicago par chemin de fer.

- Le 10 mai 2012, trois bombes fumigènes ont été lancées dans trois stations de métro de Montréal sur les lignes verte, orange et bleue. Cela a entraîné une interruption du service de près de trois heures sur l'ensemble du réseau de métro, et ce, en pleine heure de pointe. Quatre étudiants ont été arrêtés et accusés de méfait et de conspiration. Cet incident visait à appuyer les étudiants en grève dans les établissements collégiaux et universitaires.
- À la fin de décembre 2012, un certain nombre de services de transport de marchandises et de passagers, y compris des services du CN et de VIA Rail, ont été touchés par des barrages ferroviaires effectués par des Premières Nations. Entre autres exemples, la ligne principale du CN qui relie Montréal et Toronto a été sporadiquement bloquée, ce qui a retardé les services de transport de marchandises et de passagers. Une ligne secondaire industrielle à Sarnia a également été bloquée pendant près de deux semaines.

Transport routier

Cadre économique et infrastructure

- En 2011, les transporteurs canadiens pour le compte d'autrui ont déplacé 224 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises, soit une hausse de 1 pour cent par rapport à l'année précédente. Environ 136 milliards de tonnes-kilomètres (61 pour cent) de marchandises ont été transportées dans le secteur intérieur, et 88 milliards de tonnes-kilomètres (39 pour cent) dans le secteur international.
- En 2012, le prix moyen du carburant diesel routier pour les utilisateurs commerciaux a augmenté de 0,7 pour cent par rapport à 2011.
- Il y a eu 155 faillites de transporteurs routiers en 2012, soit une réduction de 18 pour cent par rapport à 2011.
- En 2012, la valeur des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis (à l'arrivée et en partance) a augmenté de 4 pour cent pour totaliser 551 milliards de dollars. Près de 57 pour cent de ces échanges ont été effectués par camion (325 millions de dollars) et près de 78 pour cent des échanges sur route entre les deux pays sont passés par les postes frontaliers de l'Ontario et du Québec.
- En 2012, la circulation de voitures et de camions traversant la frontière entre le Canada et les États-Unis a augmenté par rapport à 2011, atteignant respectivement 63,7 et 10,8 millions de véhicules, en hausse de 4 pour cent en un an. La circulation automobile a augmenté de 4 pour cent par rapport à 2011, tandis que la circulation de camions a augmenté de 2 pour cent.
- En 2012, le niveau d'activité de camionnage au pont Ambassador à Windsor a augmenté de 5 pour cent par rapport à 2011. Onze des vingt plus grands passages frontaliers ont enregistré un nombre plus élevé de camions par rapport à l'année précédente.
- In 2012, bus industry revenues (including government contributions) were estimated at $15.5 billion, an increase of 7 per cent over 2011. The urban transit sector accounted for 78 percent of total bus industry revenues, including government contributions.
- Walmart Canada et Innovative Trailer Design ont inauguré la remorque Supercube en novembre 2012. Cette remorque de 18,4 m est 14 pour cent plus longue qu'une remorque conventionnelle. Avec un plancher plus bas et une boîte dromadaire fixée à l'arrière de la cabine, elle offre une capacité de 145 m^3, soit 28 pour cent de plus qu'une remorque standard, tout en n'étant que 3 pour cent plus lourde. Elle peut permettre de réduire les coûts d'exploitation et la consommation de carburant. Avant d'être mises en service, ces remorques seront soumises à des essais pilotes réalisés par le ministère des Transports de l'Ontario afin de s'assurer qu'elles respectent les normes de sécurité provinciales.
- Dans le secteur des autocars, les déplacements entre le Canada et les États-Unis ont représenté 1,9 millions de passagers en 2012, soit une hausse de 7 pour cent par rapport à 2011.
- En 2012, les revenus de l'industrie du transport par autobus (en tenant compte des contributions gouvernementales) étaient estimés à 15,5 milliards de dollars, en hausse de 7 pour cent par rapport à 2011. Le secteur du transport en commun représentait 78 pour cent de la totalité des revenus de l'industrie du transport par autobus, y compris les contributions gouvernementales.
- L'entente du Manitoba avec Greyhound qui visait le maintien de tous les services dans la province en échange d'une subvention gouvernementale a pris fin le 30 juin 2012. Greyhound a abandonné 12 itinéraires d'autocar et réduit la fréquence de plusieurs autres itinéraires au Manitoba le jour suivant.
- Acadian Coach Lines a interrompu définitivement ses services d'autocars au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard le 1er décembre 2012. Le même jour, ces services ont été repris par le réseau d'autocars Tri-Maritime, une filiale de Trius Tours, qui exploite les mêmes itinéraires.
- En juin 2012, le Premier ministre a annoncé la conclusion d'une entente entre le Canada et l'État du Michigan pour la construction d'un pont public reliant Windsor et Detroit. Le Passage international de la rivière Détroit devrait coûter entre 3,5 et 4 milliards de dollars. Sa construction, qui s'appuie sur un partenariat public-privé, sera financée par les futurs revenus de péage.

- Dans le cadre du projet de nouveau pont pour le Saint-Laurent pour remplacer le pont Champlain à Montréal, Transports Canada et Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée ont obtenu l'autorisation de construire un pont-jetée temporaire pour remplacer le pont de L'Île-des-Sœurs à un coût estimatif de 124,9 millions de dollars. Le coût global de construction pour le projet de nouveau pont pour le Saint-Laurent, y compris le nouveau pont pour le Saint-Laurent, le pont de L'Île-des-Sœurs, la reconstruction de l'autoroute 15 et autres travaux, est évalué entre 3 et 5 milliards de dollars. Le péage sera une source de financement pour ce projet.
- Sur la rive sud de Montréal, le tronçon de 42 km de l'autoroute A30 (tronçon ouest), y compris le nouveau pont Serge-Marcil qui traverse la Voie maritime du Saint-Laurent, a été ouvert à la circulation en décembre 2012. Ce dernier tronçon de route complète ce grand projet autoroutier visant à relier les autoroutes 20, 30 et 40 et une route de contournement au sud pour la région de Montréal. Le gouvernement du Canada a investi 704,5 millions de dollars pour ce tronçon en vertu d'une entente de partenariat public-privé gérée par le gouvernement du Québec. Le coût total de construction de ce tronçon s'est élevé à environ 1,5 milliard de dollars.
- L'Administration du pont Blue Water a achevé en 2012 la construction du centre corporatif, un projet pluriannuel de 70,6 millions de dollars s'échelonnant de 2008 à 2012. Ce bâtiment répond aux plus récentes exigences de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA).
- Le 30 novembre, le pont d'un kilomètre Deh Cho a été officiellement ouvert. Celui-ci représente le dernier tronçon de l'autoroute reliant l'Alberta au Nord. Ce pont de 202 millions de dollars qui surplombe la rivière Mackenzie donne un accès toute l'année durant aux collectivités de la région de North Slave. Le pont est financé par les économies réalisées grâce à l'élimination des opérations du traversier et du pont de glace et par un péage imposé aux véhicules commerciaux qui le traversent.
- À l'automne 2012, les travaux ont débuté sur un prolongement de 22 km de l'autoroute 407 de l'Ontario, de Pickering à Oshawa. Il s'agit de la première étape du projet de prolongement vers l'est de l'autoroute 407. La réalisation de cette première étape financée par le gouvernement de l'Ontario devrait se chiffrer à 1 milliard de dollars.
- Le pont Port Mann sur l'autoroute 1 dans la région de Vancouver a été progressivement ouvert à la circulation entre septembre et décembre 2012, en débutant par l'ouverture de trois voies en direction est en septembre. Au 1er décembre, huit voies avaient été ouvertes à la circulation, soit quatre dans chaque direction. Les travaux sur les tronçons ouest de l'autoroute 1 à Burnaby ne seront pas achevés avant la fin de 2013. Environ au même moment, les deux dernières voies du nouveau pont seront ouvertes à la circulation. Ses dix voies, soit cinq dans chaque direction, en font le pont suspendu le plus large au monde. Le pont est muni d'un système de péage électronique. Les tarifs de péage pourraient augmenter avec l'inflation, mais les hausses seront plafonnées à 2,5 pour cent par année.
- En 2011-2012, les gouvernements ont investi collectivement 3,4 milliards de dollars dans le réseau routier national (RRN), soit une baisse d'environ 15 pour cent par rapport à l'année précédente. Le RRN continue de représenter tout juste un peu plus de 38 000 km. En 2011, la valeur des échanges aux passages frontaliers du Canada et des États-Unis sur le RRN a rebondi à 290 milliards de dollars, soit une hausse de 7 pour cent par rapport à 2010.
- On établit à 25 266 km la portion de la chaussée du RRN jugée en bon état, soit une augmentation d'environ 4,3 pour cent par rapport à l'année précédente. Cette hausse pourrait être attribuée aux investissements continus de tous les ordres de gouvernement. Le nombre de ponts de moins de dix ans sur le RRN est passé à 1 352, soit une hausse de 10,5 pour cent par rapport à 2010. Cette hausse pourrait être attribuée à l'ajout de nouveaux ponts et à la reconstruction et la remise en état importante des ponts existants par tous les ordres de gouvernement.

Environnement

- En 2010, le secteur du transport routier a émis 135,9 Mt de CO_2e, soit 82 pour cent des émissions de GES des transports intérieurs et 19,6 pour cent des émissions totales pour le Canada. De 1990 à 2010, les émissions de GES provenant du transport routier ont augmenté de 39,9 pour cent, de 97,2 à 135,9 Mt,

pour une augmentation moyenne annuelle de 1,7 pour cent. Cette augmentation peut être attribuée à une hausse du nombre d'automobiles, lui-même fonction de la croissance de la population, à une transition vers l'utilisation de camions légers et de véhicules utilitaires sport moins efficients, ainsi qu'à la part croissante de marchandises transportées par camion. Même sans autres mesures d'atténuation, Environnement Canada prévoit une baisse des émissions de GES sur route de 6,5 pour cent de 2010 à 2020, pour atteindre 127,1 Mt, ou 0,7 pour cent par année. Cela découle principalement de l'adoption du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* qui s'applique aux véhicules des années modèles 2012 à 2016.

- En 2010, le transport routier comptait pour 37,9 pour cent des émissions de CO, 17,3 pour cent des émissions de NO_x et 42 pour cent des émissions de COV liées aux transports. Les automobiles sont la source de la plus grande part des émissions de GES provenant du transport routier (66,5 pour cent) et, comme elles roulent principalement au moyen d'essence automobile, des émissions de SO_x, COV et CO (68,6 pour cent, 92,9 pour cent et 96,7 pour cent, respectivement). Le transport de marchandises, qui dépend principalement de carburant diesel, a émis la plus grande part d'émissions de PM2,5 et de NO_x (75,4 pour cent et 54,2 pour cent, respectivement) liées au transport routier. De 1990 à 2010, les émissions de CO ont augmenté de 38,1 pour cent, les émissions de COV de 30,6 pour cent, les émissions PM2,5 de 24,8 pour cent et les émissions de NO_x de 44,1 pour cent. Bien qu'elles représentent seulement une petite part des émissions totales liées aux transports, les émissions de SO_x attribuables au transport routier ont augmenté de 6,1 pour cent au cours de cette même période.
- Trois projets de règlement ont été publiés dans la partie I de la *Gazette du Canada*, soit : 1) le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*, qui établit des normes obligatoires pour les nouveaux véhicules lourds sur route et leurs moteurs, lesquelles s'harmonisent aux normes américaines pour les véhicules des années modèles 2014 et suivantes vendus au Canada; 2) le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, qui prévoit l'installation de rétreints plus longs sur les nouvelles remorques commerciales au Canada, ce qui permettrait d'améliorer le rendement du carburant jusqu'à 6 pour cent dans certaines conditions; 3) le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, qui s'harmonise aux normes américaines et vise à réduire les émissions de GES jusqu'à concurrence de 162 Mt sur la durée de vie des véhicules des années modèles 2017 à 2025 au Canada.
- En 2012, l'Étude sur l'utilisation des véhicules au Canada de Transports Canada a permis de recueillir des données approfondies sur les déplacements de plus de 4 000 véhicules légers (ayant un poids brut de moins de 4,5 tonnes) sélectionnés au hasard à partir des listes d'immatriculation des provinces de l'Ontario, du Québec, de la Saskatchewan et du Manitoba. Les automobiles et les camions légers ont effectué environ cinq déplacements par jour en moyenne et ont parcouru une moyenne d'environ 50 km par jour, ce qui représente environ 18 250 km par année. L'occupation moyenne était de 1,7 passager par véhicule. Le sur-place représentait près de 22 pour cent du temps total de déplacement et près de 8 pour cent de la consommation totale de carburant. La consommation moyenne de carburant pour les automobiles à passagers était d'environ 9 l/100 km, comparativement à environ 16 l/100 km pour les camions légers et fourgonnettes. Le travail et les affaires étaient le motif de déplacement le plus fréquemment cité et représentaient environ 36 pour cent de la distance parcourue.
- L'évaluation environnementale du nouveau pont pour le Saint-Laurent qui doit remplacer le pont Champlain a été amorcée en 2012. Des consultations publiques ont été tenues en décembre 2012, et d'autres consultations s'ajouteront en avril 2013.
- Environnement Canada a publié son examen quinquennal du *Code de pratique pour la gestion environnementale des sels de voirie* en 2012. Neuf gouvernements provinciaux, le Yukon et 201 municipalités ont présenté des rapports sur l'utilisation de sels et la mise en œuvre de pratiques exemplaires. La quantité annuelle de sels de voirie utilisés a fluctué considérablement de 2004 à 2009, atteignant un sommet de 4,2 Mt en 2008. Depuis l'entrée en vigueur du Code de pratique, la quasi-totalité des amas de sel est entreposée sous toit et sur assise imperméable, ce qui permet de réduire la quantité d'eaux d'écoulement contaminées par des chlorures.

Sécurité

- Les premières estimations indiquent qu'il y a eu, en 2011, 118 759 collisions routières ayant entraîné 2 025 décès et 162 268 blessés au pays. Le nombre de collisions routières ayant fait des victimes a baissé d'un pourcentage estimatif de 5,1 pour cent de 2010 à 2011, avec une réduction du pourcentage de décès de 9,1 pour cent, et de blessés, de 4,9 pour cent. Sur les 2 025 décès estimés en 2011, la vitesse a été désignée comme facteur contributif dans environ 24,8 pour cent des cas, soit une légère baisse par rapport aux 25 pour cent enregistrés en 2010.
- Parmi les conducteurs mortellement blessés soumis à un alcootest en 2010, 37,4 pour cent avaient un taux d'alcoolémie positif. Parmi les conducteurs en état d'ébriété mortellement blessés en 2010, 17 pour cent avaient des taux d'alcoolémie de 1 à 80 mg/dl. Les taux étaient de 81 à 160 mg/dl pour 30 pour cent d'entre eux, et 53 pour cent de ces conducteurs avaient des taux d'alcoolémie de plus de 160 mg/dl, soit plus de deux fois la limite permise. Parmi tous les conducteurs mortellement blessés soumis à un alcootest, 19,9 pour cent avaient un taux d'alcoolémie de plus de deux fois la limite permise (160 mg/dl), 11,1 pour cent avaient un taux de 81 à 160 mg/dl et 6,4 pour cent avaient un taux de 1 à 80 mg/dl. Le reste des conducteurs (62,6 pour cent) ont obtenu un résultat négatif à l'alcootest.
- La Base nationale de données sur les collisions (BNDC) en ligne a été lancée par Transports Canada en avril 2012. Il s'agit d'une application Web qui contient des données nationales sur les collisions avec décès et blessés portant sur toutes les collisions automobiles ayant fait l'objet d'un rapport de police et étant survenues sur les routes publiques du Canada et réunit des données fournies par les 13 gouvernements provinciaux et territoriaux. Cette application permet aux visiteurs du site Web de rechercher des données et de créer des tableaux statistiques personnalisés à partir de 23 variables associées aux collisions, aux véhicules et aux personnes. Consultez La Base nationale de données sur les collisions (BNDC) en ligne (www.tc.gc.ca/CollisionsAutomobiles) pour de plus amples renseignements.
- En 2012, les fabricants ont publié 444 rappels touchant un total de 2 275 600 véhicules, pneus et sièges pour enfant. Ce nombre est conforme à la précédente moyenne sur cinq ans de 431 rappels par année. Parmi les 444 rappels publiés en 2012, 81 (ou 18 pour cent) ont découlé de l'examen effectué par Transports Canada de plaintes reçues du public et des discussions subséquentes entre le Ministère et les fabricants, et ces 81 rappels ont touché 1,4 million de véhicules, pneus ou sièges pour enfant, soit 64 pour cent de la population totale touchée par des rappels. De l'information sur les rappels peut être obtenue sur les sites www.canadiensensante.gc.ca et www.tc.gc.ca/rappels.
- En août 2012, comme prévu par la *Loi sur les transports routiers*, Transports Canada a déposé, à la Chambre des communes et au Sénat, des rapports annuels pour les années 2006, 2007 et 2008. Ces rapports faisaient état de l'avancement de la mise en œuvre des règles et normes sur l'exploitation sécuritaire des entreprises de camionnage extra-provinciales et des entreprises de transport extra-provincial par autocar. Ils comprenaient également les données statistiques disponibles sur les tendances sur le plan des collisions survenues sur les autoroutes du Canada et impliquant des véhicules exploités par des entreprises de camionnage et de transport par autocar. Ces données ont montré que si l'on tient compte de l'exposition accrue aux risques, on note une amélioration de la sécurité des véhicules commerciaux au Canada.
- En 2012, les premiers résultats d'essai du programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules (éTV) ont été utilisés pour élaborer des normes réglementaires et industrielles pour les automobiles et les camions. Entre autres exemples, sous l'égide du Conseil de coopération en matière de réglementation canado-américain, le programme éTV a, en collaboration avec les organismes de réglementation américains, mis à l'essai des systèmes d'alerte sonore sur véhicule électrique pour soutenir l'élaboration de normes visant à accroître la sécurité des piétons. Il a également effectué des essais complets en laboratoire et sur route de pneus à faible résistance au roulement (FRR) et de pneus à semelle large pour camions lourds offerts sur le marché qui peuvent être utilisés pour se conformer au projet de règlement sur les émissions des véhicules lourds. Les essais au titre du programme éTV ont révélé que ces pneus offrent une traction sur neige similaire à celle des pneus conventionnels.
- Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) a mené une évaluation approfondie de la sécurité des fourgonnettes pour 15 passagers; cette étude ayant pris fin en 2012. Les résultats de cette évaluation ont été publiés en février 2013. L'étude, qui comprend des données d'essais réalisés

par Transports Canada, révèle que ces fourgonnettes sont généralement aussi sécuritaires que les autres véhicules routiers si elles sont correctement entretenues et conduites. En outre, des commandes de stabilité électroniques et un gonflage adéquat des pneus améliorent considérablement la stabilité de ces véhicules. L'étude suggère que ces fourgonnettes tireraient profit de lignes directrices sur l'entretien des pneus, le chargement des passagers et les exigences en vertu du Code national de sécurité. Ces lignes directrices ont été affichées par le CCATM en février 2013.

- Le Conseil des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière parraine une étude à grande échelle des comportements sur route. Avec un soutien financier des organismes des transports fédéraux, provinciaux et territoriaux, l'Étude canadienne sur la conduite naturaliste portera sur les comportements des conducteurs dans le cadre de déplacements quotidiens courants. Cent vingt-cinq véhicules privés à Saskatoon (Saskatchewan) et dans les environs seront munis de caméras et de capteurs permettant de recueillir des données sur chaque déplacement effectué par le véhicule dans le cadre normal d'une journée. Les données recueillies comprendront des données détaillées sur les comportements de conduite et sur l'interaction entre le conducteur, le véhicule et l'environnement sur une longue durée. Les travaux préparatoires ont été exécutés en 2012 et les premiers véhicules devraient être sur la route en 2013.

Sûreté

- En consultation avec des intervenants de l'industrie, Transports Canada a effectué une analyse de la sûreté fondée sur les risques des ponts et tunnels internationaux, et tout au long de 2012, s'est employé à établir un protocole d'entente volontaire avec divers propriétaires et exploitants de ponts et tunnels internationaux dans le but d'améliorer la sûreté de ces installations.
- En octobre 2012, le Comité directeur sur l'élaboration de normes de sûreté pour le transport ferroviaire et le transport en commun, un organisme axé sur la collaboration qui comprend des représentants de Transports Canada et des partenaires de l'industrie, a approuvé le Code de pratique sur les programmes de sensibilisation à la sûreté publique. Ce code de pratique aide à orienter les exploitants dans l'élaboration de programmes de sensibilisation à la sûreté publique adaptés à leurs opérations.

- En 2011, on estime que plus de 24 milliards de dollars de produits chimiques ont été fabriqués et transportés au Canada. La dynamique commerciale changeante entre le Canada et l'Asie ainsi que le développement accru des ressources en Amérique du Nord, particulièrement dans le Nord canadien, pourraient bien modifier la nature et le volume de marchandises dangereuses dans le réseau des transports du Canada.
- Des marchandises dangereuses sont expédiées ou reçues à plus de 40 000 emplacements commerciaux à l'échelle du pays. Transports Canada estime que 70 pour cent du tonnage des marchandises dangereuses est transporté par mode routier, 24 pour cent par mode ferroviaire et 6 pour cent par mode maritime. Une très petite quantité de marchandises dangereuses, soit moins de 1 pour cent, est transportée par mode aérien.
- Les types de marchandises dangereuses les plus couramment transportés au Canada sont le pétrole brut, l'essence et le mazout, qui représentent 77 pour cent de toutes les marchandises dangereuses transportées par mode routier.
- En 2012, 398 accidents mettaient en cause des marchandises dangereuses (incidents pour lesquels un rapport devait, en vertu de la réglementation, être soumis à Transports Canada). On note une augmentation de 15 pour cent par rapport à 2011, marquée par 345 incidents, mais de seulement 9 pour cent par rapport à la moyenne sur cinq ans (2008-2012).
- En 2012, il y a eu 59 blessés et deux décès associés aux accidents signalés mettant en cause des marchandises dangereuses. De ce nombre, 13 blessés et aucun décès ont été attribués aux marchandises dangereuses comme telles; les autres ont été attribués à l'accident en question. De 2008 à 2012, la moyenne de blessures attribuées aux marchandises dangereuses était de neuf par année.
- Les risques d'accident étaient trois fois plus élevés lors du chargement et du déchargement aux installations de transport par opposition au transport lui-même, et les accidents de la route ont représenté plus de 95 pour cent des accidents en transit de marchandises dangereuses. Les autres sont survenus en cours de transport par mode ferroviaire (2 pour cent), par mode aérien (2 pour cent) et par mode maritime (1 pour cent).
- Près des deux tiers des accidents mettant en cause des marchandises dangereuses impliquaient des matières de classe 3, liquides inflammables (64 pour cent), tandis que des matières de classe 8, matières corrosives, et de classe 2, gaz, étaient présentes dans 18 pour cent et 9 pour cent des accidents, respectivement.
- Les deux catégories principales de facteurs sous-jacents contribuant aux accidents étaient l'erreur humaine (57 pour cent) et l'équipement (34 pour cent), notamment les jauges, les vannes, les conduits de ventilation, les dispositifs de fermeture, les tuyaux et autres. Cela demeure conforme aux données de l'année précédente.
- Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) de Transports Canada est un service de consultation national qui vient en aide aux premiers intervenants (pompiers, policiers et ambulanciers) et au public canadien lors de situations d'urgence mettant en cause des marchandises dangereuses, et ce, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. En 2012, CANUTEC est intervenu dans 1 042 situations d'urgence et a géré 22 888 appels téléphoniques.
- En 2012, CANUTEC a contribué à la rédaction d'une nouvelle édition du Guide des mesures d'urgence (GMU), qui est un effort mené conjointement avec les États-Unis, le Mexique et l'Argentine pour harmoniser les mesures d'urgence. Ce guide, qui est distribué à tous les membres de la communauté des premiers intervenants canadiens, offre des connaissances et des avis d'expert sur les mesures à prendre en cas d'incident mettant en cause des marchandises dangereuses.
- En septembre, sous l'égide du Conseil de coopération en matière de réglementation (CCR), les États-Unis et le Canada ont signé un protocole de coopération visant à favoriser l'harmonisation de la réglementation, la reconnaissance mutuelle des approbations de conteneurs et une meilleure harmonisation des normes canadiennes et américaines sur le confinement des marchandises dangereuses en transit.

Portes d'entrée, corridors et transports multimodaux

- L'approche sur les portes d'entrée et les corridors de commerce du Canada met l'accent sur les partenariats nationaux et l'engagement international afin d'harmoniser les politiques et les investissements en transports au commerce international pour favoriser une économie plus forte.
- L'initiative canadienne de la Porte Asie-Pacifique a atteint un nombre important de jalons en 2012, aidant à renforcer son rôle en tant que principale porte d'entrée pour le commerce entre l'Amérique du Nord et les économies grandissantes du littoral du Pacifique. Le terminal à conteneurs Fairview, à Prince Rupert, a atteint 500 000 EVP (équivalents vingt pieds) et est l'un des ports nord-américains qui connaît la croissance la plus rapide. Port Metro Vancouver, le plus grand port du Canada, a poursuivi une forte croissance des importations et des exportations et est l'un des ports nord-américains d'exportation les plus achalandés sur le plan du tonnage. La réussite de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) a fait l'objet d'une étude détaillée de la Federal Maritime Commission des États-Unis. Cette commission a, à bien des égards, validé l'approche en matière de collaboration public-privé, l'investissement stratégique dans l'infrastructure et le solide cadre stratégique national.
- En 2012-2013, le Fonds d'infrastructure de transport de l'IPCAP a investi 133,5 millions de dollars pour améliorer l'infrastructure dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique. Entre autres projets réalisés, notons l'ouverture de l'autoroute 17, le tronçon est de la nouvelle route périphérique sur la rive sud du fleuve Fraser (365 millions de dollars), le viaduc de l'avenue Brooksbank le long de la rive nord de l'inlet Burrard (8,1 millions de dollars) et le pont d'étagement de la 80e Rue du corridor ferroviaire Roberts Bank (7,2 millions de dollars). Le tronçon nord-est de la route périphérique de la rive sud du fleuve Fraser, dans la région de Vancouver, a été ouvert en décembre 2012, offrant ainsi aux automobilistes une voie secondaire gratuite via le pont Pattullo et la route périphérique. L'IPCAP injecte 365 millions de dollars pour ce projet de 1,26 milliard de dollars, et la Colombie-Britannique investit les 899 millions restants.
- La Table de concertation sur la performance de la Porte, qui a été mise sur pied en 2008, est une tribune qui s'emploie à mesurer l'efficacité et la compétitivité de la Porte Asie-Pacifique. En 2012, le Comité intermodal, qui examine les mesures pertinentes d'optimisation des opérations et de la productivité des chaînes d'approvisionnement à l'arrivée et en partance, a élaboré une carte de pointage mensuelle qu'il utilise pour examiner les goulots d'étranglement opérationnels.
- La mise en œuvre de la Stratégie sur la Porte et le Corridor de commerce de l'Atlantique s'est poursuivie. Neuf projets d'infrastructure étaient entièrement ou quasiment achevés à la fin de 2012, incluant les améliorations portuaires à Belledune, Halifax et Saint John et les investissements aéroportuaires à Charlottetown, Fredericton, Gander et Halifax. L'élargissement à quatre voies de la route 1 du Nouveau-Brunswick menant à la frontière du Maine a également été achevé. Les avantages concurrentiels et les actifs de la Porte ont été mis en valeur auprès d'utilisateurs et de décideurs commerciaux en Europe, aux États-Unis, en Amérique du Sud et en Asie. Diverses initiatives stratégiques et réglementaires ont continué d'être examinées en partenariat avec les gouvernements provinciaux et des partenaires du secteur privé dans le cadre de réunions ministérielles avec le Conseil consultatif sur la Porte de l'Atlantique, qui est formé de cadres supérieurs du secteur privé.
- En appui à la Porte continentale Ontario-Québec, on continue de déterminer les besoins des intervenants, les obstacles au transport de marchandises et les solutions possibles aux enjeux liés au fret. Notons une collaboration de Transports Canada avec la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) pour optimiser le corridor maritime Ontario-Québec et la participation de Metrolinx, de la région de Peel et de la Grappe métropolitaine de la logistique et du transport de Montréal (Cargo Montréal) pour l'élaboration d'initiatives sur le transport de marchandises visant à favoriser le commerce international.
- Diverses ententes internationales clés ont été signées en 2012, y compris un protocole d'entente avec l'Inde qui vise à renforcer la coopération dans l'infrastructure routière et les réseaux de transport intelligents, ainsi qu'un accord stratégique avec la Chine sur l'aviation civile qui fait suite à un engagement des dirigeants des deux pays. Des discussions bilatérales de haut niveau avec des partenaires internationaux clés, comme les États-Unis, la Chine, l'Inde, la Corée du Sud, le Japon et la Turquie, ont permis de définir les domaines où il est possible d'améliorer l'engagement et la coopération.

- Malgré les gains récents en matière d'efficacité dans les ports de la Colombie-Britannique et la stabilité relative du rendement ferroviaire, le temps moyen de parcours pour les importations de conteneurs de Shanghai à Toronto via la Porte de l'Asie-Pacifique a augmenté de 5,7 pour cent en 2012. Cette hausse est principalement attribuable à une augmentation de 7,9 pour cent dans les temps de transit des navires transocéaniques qui traversent le Pacifique. Le temps moyen de transit côté ville des conteneurs entrant par le port de Montréal s'est amélioré de 7,8 pour cent par rapport à 2011.
- Les efforts d'avant-garde déployés par Transports Canada en matière de mesures du rendement suscitent l'intérêt de diverses organisations internationales, telles que la Banque mondiale, la Coopération économique de la zone Asie-Pacifique (APEC) et la Banque interaméricaine de développement. Grâce à ces efforts, le Ministère peut soutenir l'engagement de l'APEC à accroître de 10 pour cent l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement d'ici 2015 en réduisant les délais, les coûts et l'incertitude.
- En avril 2012, CentrePort Canada, à Winnipeg, a expédié 250 tonnes de soja dans un conteneur muni d'une étiquette d'identification par radiofréquence (IRF) du Manitoba à Chongqing, en Chine. Le système d'IRF permet d'effectuer le suivi du conteneur tout au long de sa traversée et assure son intégrité. Cet essai fait suite à un test similaire effectué en février, alors qu'un conteneur de viande de porc a été envoyé du Manitoba jusqu'à Chongqing avec la même technologie.
- En 2012, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a mené une étude sur les technologies de transport innovatrices. Cette étude s'est penchée sur les grandes innovations dans le secteur canadien des transports et a tenté de définir les obstacles réglementaires à la commercialisation et à l'adoption de nouvelles technologies innovatrices. Le rapport final devrait être déposé en 2013.
- En 2012, l'Office des transports du Canada a publié de nouveaux outils de référence conçus pour aider les personnes handicapées et les fournisseurs de services de transport. L'Outil de référence sur le transport d'aides à la mobilité à bord d'aéronefs, de trains et de traversiers a été élaboré pour sensibiliser les voyageurs, les agents de voyage et les fournisseurs de services à cette question dans le cadre de la planification et de la préparation de voyages pour des personnes ayant des aides à la mobilité. Les documents Plaintes sur les transports accessibles : Outil d'information pour les personnes ayant une déficience et Outil d'information pour les fournisseurs de services ont été conçus pour accroître la sensibilisation et améliorer l'accès au processus de règlement des litiges sur l'accessibilité de l'Office au moyen de mécanismes de règlement formels et informels.
- À Toronto, la construction du lien express entre la gare Union et l'aéroport Pearson qui relie les plus grandes plaques tournantes ferroviaires et aériennes de passagers au pays va bon train et devrait être terminée à temps pour les Jeux panaméricains de 2015. Le budget total pour l'express Union-Pearson est de 456 millions de dollars (évalué en 2010), incluant 128 millions de dollars pour la construction de l'embranchement ferroviaire de 3 km et une nouvelle gare de passagers à l'aéroport Pearson. Par l'entremise du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, le gouvernement fédéral injecte 70,8 millions de dollars pour la mise à niveau du corridor ferroviaire de Georgetown, qui sera utilisé par l'express Union-Pearson et les trains de banlieue de GO Transit dans le cadre de sa contribution de 385 millions de dollars pour le Programme d'amélioration du réseau ferroviaire de GO Transit (GO TRIP).
- À Montréal, Aéroports de Montréal (ADM) a présenté une approche de rechange à son projet de navette ferroviaire reliant le centre-ville de Montréal et l'aéroport Montréal-Trudeau, l'Aérotrain. Plutôt que d'ajouter de nouveaux rails pour accroître la capacité ferroviaire entre le centre-ville et Dorval, ADM a proposé de construire une voie surélevée pour un train électrique léger sur rail. L'autorité aéroportuaire continue d'étoffer sa proposition en consultation avec divers intervenants.
- De récentes recherches indépendantes ont fait valoir la valeur de l'approche de portes du Canada. Entre autres exemples, l'étude *The Containerization of Commodities: Integrating Inland Ports with Gateways and Corridors in Western Canada* (La conteneurisation des marchandises : Intégrer les ports intérieurs aux portes et corridors dans l'Ouest du Canada,) réalisée par le Van Horne Institute, se penche sur la possibilité pour les ports intérieurs d'aider à gérer la chaîne d'expédition des conteneurs aux fins d'exportation, et l'étude *Multimodal Freight Transportation Within the Great Lakes–Saint Lawrence Basin* (Transport multimodal de marchandises dans le bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent,) réalisée par CPCS Transcom pour le Transportation Research Board (Conseil de la recherche sur les transports) des États-Unis, traite des portes et des corridors de commerce du Canada en tant qu'approche efficace de planification multimodale et de financement intergouvernemental.